Mijn Rail Archief

50 jaar railhobby

Hendrik Ploeger

Eerste druk

December 2021

Beschikbaar gesteld onder CC BY-NC 4.0

Voorwoord

Mijn Rail Archief: een bundeling van plaatjes en verhalen die eerder verschenen op Facebook en/of Flickr. In deze chronologische kunt u het allemaal nog eens nalezen, zonder afhankelijk te zijn van digitale media en digitale platforms.

Deze foto's zijn allemaal eigen productie, uit de collectie "H. Ploeger" dat wil zeggen tot stand gebracht door senior en junior, vader en zoon vanaf 1968. Voorts heb ik deze aangevuld met wat archiefbeelden die ik de moeite waard vond om toe te voegen. De ene toelichting is wat uitvoeriger dan de ander. Een vastlegging van ruim 50 jaar spoorhobby, met de nadruk op het analoge tijdperk, d.w.z. tot het jaar 2000. Ook een hoogstpersoonlijke terugblik. Dus verwacht geen systematische behandeling van enig onderwerp.

Deze bundeling wordt ter beschikking gesteld onder de CC-BY-NC 4.0 licentie, hetgeen wil zeggen dat u deze verder mag verspreiden, mits met bronvermelding, en zonder commercieel doel.

Mag ik tenslotte nog iedereen bedanken die via opmerkingen onder mijn eerdere publicaties aanvullingen of correcties heeft aangedragen.

Dit is de eerste druk. Deze uitgave zal van tijd tot tijd worden aangevuld.

Den Haag, 28 december 2021

Boekjes 1

Een collectie boekjes uit de jaren '70 en min of meer het materiaal waar ik als jong railhobbyist mij uren mee kon bezighouden. "De trein hoort erbij", het jublieumboekje uit 1964 moet mijn eerste treinenboek zijn geweest: mijn moeder gebruikte het als voorleesboek toen ik nog echt klein was. Ook uit 1964 dateert "Treinen" van Drs. G. Hupkes. Een overzichtswerkje in vlotte stijl, waarin zowaar een hoofdstukje met een vooruitblik naar het magische jaar 1989 (150 jaar spoorwegen!) is te vinden.
De boekjes van uitgeverij Wyt (over HTM en de reeks Spoorwegen in Nederland) vertonen overduidelijke sporen van slijtage, omdat ze door mij veelvuldig geraadpleegd werden.
En natuurlijk mijn allereerste spoorboekje: 1976/1977. Gebruikt om de eerste verkenningen op het Nederlandse spoorwegnet te plannen; met een meermanskaart samen met mijn vader op pad.

Over G. (Geurt) Hupkes, Vervoerseconoom en verkeersfuturoloog, valt door een interview uit 2018 met de toen 90 jarige Hupkes nog het een en ader te vertellen. Zie https://www.verkeerskunde.nl/artikel/geurt-hupkes-ik-ben-mede-verantwoordelijk-voor-de-files?fbclid=IwAR1PWKVib7DND8Tka3wArF48NKoBc_uPIIN51EAh4iS5HKARBqHGQQmJIx0

Enkele citaten:

“Al googelend naar Hupkes’ verleden stuitten we op het boek ‘Treinen; spoorwegen van stoom tot stroom’ dat hij al in 1964 schreef ter gelegenheid van 125 jaar Spoorwegen. Hupkes: “Deze Elsevier-pocket was het eerste en leukste boek dat ik schreef tijdens mijn toenmalige job bij de afdeling reclame van NS. Veel authentieke illustraties liep ik tegen het lijf in oude tijdschriften in het

bouwkundig archief van de TH Delft. Het toeval wilde dat ik 25 jaar later, na terugkeer bij NS als hoofd public relations het masterplan maakte voor de uitbundige viering van NS 150 jaar in 1989 als groots Nederlands zomerevenement met historische expositie in de Jaarbeurs en oude treinen en demonstratieritten met binnen- en buitenlandse stoomlocs. Het budget was, omgerekend naar nu, 8 miljoen euro dat goedgemaakt werd door de entreeprijs en de treinkaartjes naar Utrecht."

"In 1968 werd de fraaie nieuwe huisstijl van NS - die nog steeds geldt - ingevoerd. Ik was secretaris van de werkgroep en je weet: 'de voorzitter is het hoofd maar de secretaris kan de kop laten draaien'. Natuurlijk alle eer naar Gert Dumbar, de geniale ontwerper van het abstracte logo en het warme geel (uniek in Europa) met koele blauwe strepen van de treinen."

"In 1977 promoveerde ik aan de UvA. Mijn proefschrift 'Toekomstscenario's voor ons vervoersysteem' en als handelsuitgave 'Gasgeven of Afremmen', was de bundeling van een jarenlange reeks publicaties in het gratis onder hoogopgeleiden verspreide populair-wetenschappelijke weekblad 'Intermediair'. Ik presenteerde twee tegengestelde maar plausibele scenario's voor 2000; het ene met veel personenauto's (6,7 mln tegen werkelijk 6,3) en luchtvaart en het andere met veel openbaar vervoer en fiets. De of-of situatie, naar keuze van de politiek, draaide uit op en-en met veel auto en vliegtuig, maar ook veel railvervoer en onverwachte nieuwe snelle fietstechnologie, taxivarianten tot apart huis-tot-huis busjesvervoer voor minder validen."

"Nog even een voor de hand liggende vraag bij uw eerste boek: Bent u familie van oud-NS-directeur Willem Hupkes?

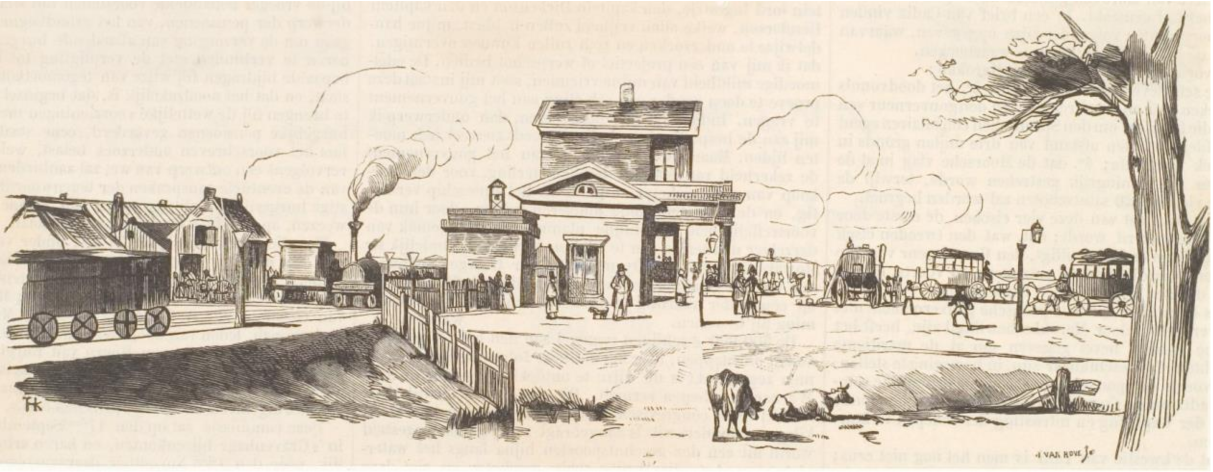
Ja. NS ceo dr. ir. Willem Hupkes (de man van de spoorwegstaking in september 1944) stamde uit een andere Hupkestak. Alle circa 400 naamdragers zijn bloedverwanten, want stammen af van Sander Höpkes, een migrant van vlak over de oostgrens die in 1736 een meisje uit Dieren trouwde en zich daar als markeboer settelde. Vandaar de titel van het boek 'Oorspronkelijk Veluwezooms' dat ik schreef over de geschiedenis van de diverse Hupkestakken en in eigen beheer voor de familieleden uitgaf en nooit in de boekhandel lag."

""Mijn opleiding Bouwkunde in Delft was mijn eerste keus (mijn vader was architect en wijdde me in, in de bouwstijlen) maar mijn alfa-aanleg verhinderde dat. Dus deed ik de economisch-sociologische richting aan (nu) de Erasmus Universiteit. Na 2,5 jaar militaire dienstplicht werkte ik eerst een jaar bij Organisatieadviesbureau Van de Bunt in Amsterdam, waar ik moest leren kantooradministraties te mechaniseren met machines, nog voor de computer. Dat was niet echt mijn ding en ik kreeg ontslag. Schreef vervolgens tientallen ongevraagde sollicitaties aan grote bedrijven en werd door NS als trainee aangenomen. Geen toeval overigens: mijn divisiechef (de latere president-directeur mr. M.G. de Bruin) verzamelde jongere stafmedewerkers met achternamen van directieleden en ik was zijn nummer drie. Hij presenteerde ons bij de nieuwjaarswens aan de directie.

Ik rouleerde vervolgens in de 'Inktpot', het hoofdkantoor in Utrecht, van marktonderzoek goederenvervoer naar kostprijsberekening en van reclame naar marktonderzoek reizigersvervoer, waar ik onder andere de locatie en het vervoersvolume van potentiële voorstadstations in nieuwe steden en woonwijken berekende."

Geurt Hupkes was die in 1977 de BREVER-wet zou opstellen, oftewel de Wet van behoud van reistijd en verplaatsingen."

1843, **Den Haag station Hollands Spoor**



Een aardige prent van het eerste station van Den Haag. Gezien vanaf de latere Rijswijkseweg, met een breedspoortrein richting Amsterdam.

Bron: Haags Gemeentearchief, steengravure J.H. van Hove, datering 1843 (publicatie met bronvermelding volgens voorwaarden toegelaten).

Ca 1910

Rijnstraat: station Staatsspoor. Fraaie opname van de 1 op lijn 4, in zijn uitvoering na het aanbrengen van de grote lijnummerlantaarns en het omschilderen naar het crème (1907). Bron: wikipedia, afkomstig uit Prints and Photographs division van de Library of Congress via digitaal ID ggbain.27113 (publiek domein).

1968 Den Haag Staatsspoor

Mijn eerste treinreis. Er staat augustus 1969 op het afdrukje, maar mijn vader heeft september ’68 op de achterkant geschreven. En dat zal wel kloppen, want filmpjes waren duur, dus zo’n cassette met een Instamatic-filmpje van 24 opnames bleef wel een jaar in de camera.

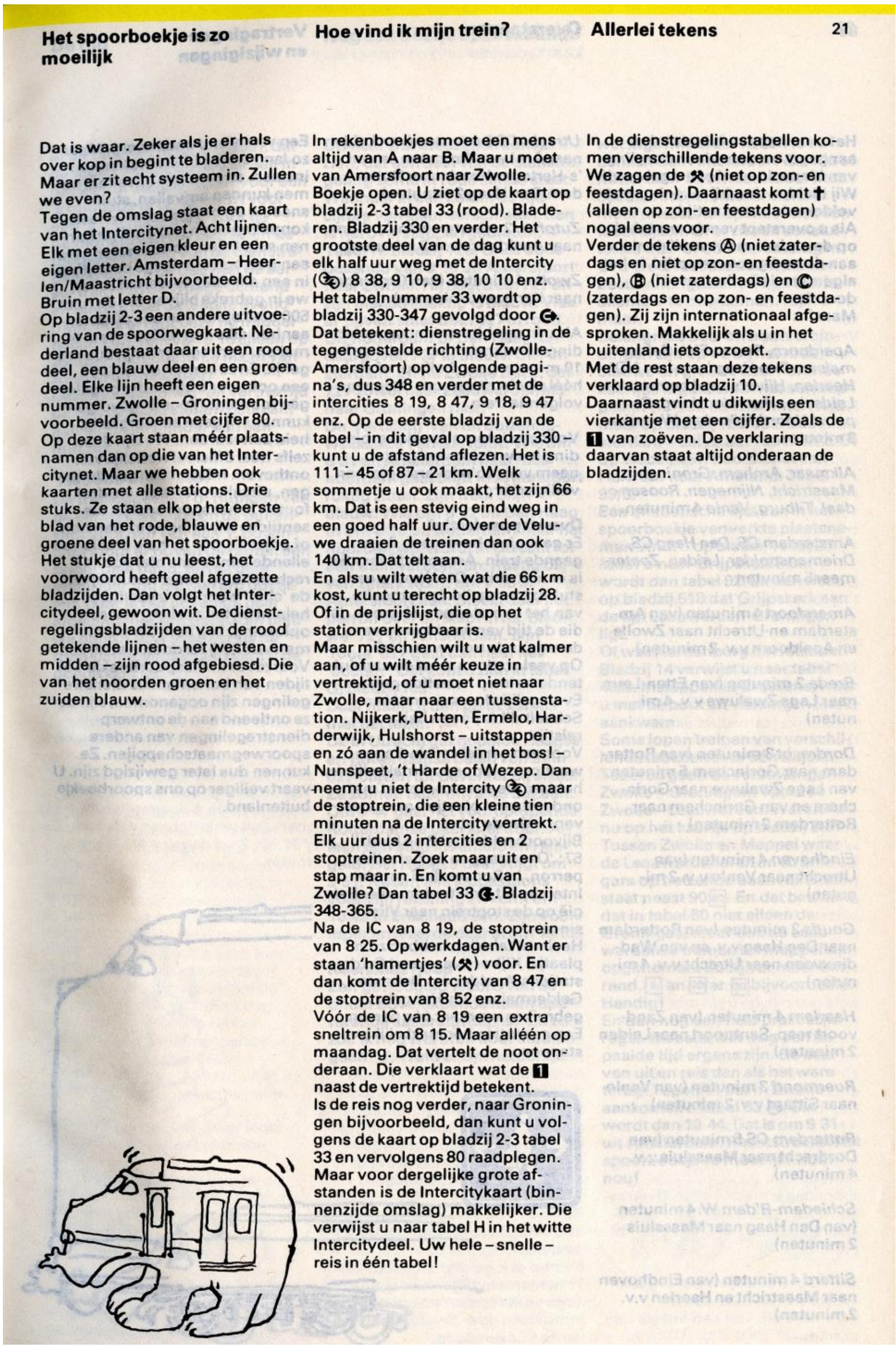
Geïnstrueerd door mijn vader poseer ik hier bij de cabine van de 705, en waarschijnlijk kijk ik naar mijn moeder. Dat poseren herinner in mij nog heel goed (een trein van dichtbij is toch wel heel erg groot). Van het Staatsspoor heb ik minder duidelijke herinneringen: donker en erg oud. Waarschijnlijk was die bijna honderdjarige overkapping ook erg indrukwekkend.

De eindbestemming die dag? Natuurlijk het spoorwegmuseum! Nu snel instappen, de Meester zit al op de bok. Het fluitsignaal klinkt zo. De grote treinreis kan beginnen.

De jaren '70

Jargon

In het 'ludieke' jaren '70 jargon dat de NS destijds in het spoorboekje hanteerde was de Intercity oorspronkelijk de "40-steden-tempotrein", die over de Veluwe 140 km "draaien". In het spoorboekje 1976/77 staat ook zo'n typische opmerking over het proefrijdende SGM: "Dit hele spoorjaar rijdt de Sprinter tussen Rotterdam CS en Hoek van Holland. Stap er eens in!".



Het spoorboekje is zo moeilijk

Dat is waar. Zeker als je er hals over kop in begint te bladeren. Maar er zit echt systeem in. Zullen we even?
Tegen de omslag staat een kaart van het Intercitynet. Acht lijnen. Elk met een eigen kleur en een eigen letter. Amsterdam – Heerlen/Maastricht bijvoorbeeld. Bruin met letter D.
Op bladzij 2-3 een andere uitvoering van de spoorwegkaart. Nederland bestaat daar uit een rood deel, een blauw deel en een groen deel. Elke lijn heeft een eigen nummer. Zwolle – Groningen bijvoorbeeld. Groen met cijfer 80.
Op deze kaart staan méér plaatsnamen dan op die van het Intercitynet. Maar we hebben ook kaarten met alle stations. Drie stuks. Ze staan elk op het eerste blad van het rode, blauwe en groene deel van het spoorboekje.
Het stukje dat u nu leest, het voorwoord heeft geel afgezette bladzijden. Dan volgt het Intercitydeel, gewoon wit. De dienstregelingsbladzijden van de rood getekende lijnen – het westen en midden – zijn rood afgebiesd. Die van het noorden groen en het zuiden blauw.

Hoe vind ik mijn trein?

In rekenboekjes moet een mens altijd van A naar B. Maar u moet van Amersfoort naar Zwolle.
Boekje open. U ziet op de kaart op bladzij 2-3 tabel 33 (rood). Bladeren. Bladzij 330 en verder. Het grootste deel van de dag kunt u elk half uur weg met de Intercity (IC) 8 38, 9 10, 9 38, 10 10 enz.
Het tabelnummer 33 wordt op bladzij 330-347 gevolgd door ↺. Dat betekent: dienstregeling in de tegengestelde richting (Zwolle-Amersfoort) op volgende pagina's, dus 348 en verder met de intercities 8 19, 8 47, 9 18, 9 47 enz. Op de eerste bladzij van de tabel – in dit geval op bladzij 330 – kunt u de afstand aflezen. Het is 111 – 45 of 87 – 21 km. Welk sommetje u ook maakt, het zijn 66 km. Dat is een stevig eind weg in een goed half uur. Over de Veluwe draaien de treinen dan ook 140 km. Dat telt aan.
En als u wilt weten wat die 66 km kost, kunt u terecht op bladzij 28. Of in de prijslijst, die op het station verkrijgbaar is.
Maar misschien wilt u wat kalmer aan, of u wilt méér keuze in vertrektijd, of u moet niet naar Zwolle, maar naar een tussenstation. Nijkerk, Putten, Ermelo, Harderwijk, Hulshorst – uitstappen en zó aan de wandel in het bos! – Nunspeet, 't Harde of Wezep. Dan neemt u niet de Intercity (IC) maar de stoptrein, die een kleine tien minuten na de Intercity vertrekt.
Elk uur dus 2 intercities en 2 stoptreinen. Zoek maar uit en stap maar in. En komt u van Zwolle? Dan tabel 33 ↺. Bladzij 348-365.
Na de IC van 8 19, de stoptrein van 8 25. Op werkdagen. Want er staan 'hamertjes' (⚒) voor. En dan komt de Intercity van 8 47 en de stoptrein van 8 52 enz.
Vóór de IC van 8 19 een extra sneltrein om 8 15. Maar alléén op maandag. Dat vertelt de noot onderaan. Die verklaart wat de 1 naast de vertrektijd betekent.
Is de reis nog verder, naar Groningen bijvoorbeeld, dan kunt u volgens de kaart op bladzij 2-3 tabel 33 en vervolgens 80 raadplegen. Maar voor dergelijke grote afstanden is de Intercitykaart (binnenzijde omslag) makkelijker. Die verwijst u naar tabel H in het witte Intercitydeel. Uw hele – snelle – reis in één tabel!

Allerlei tekens 21

In de dienstregelingstabellen komen verschillende tekens voor. We zagen de ⚒ (niet op zon- en feestdagen). Daarnaast komt † (alleen op zon- en feestdagen) nogal eens voor.
Verder de tekens Ⓐ (niet zaterdags en niet op zon- en feestdagen), Ⓑ (niet zaterdags) en Ⓒ (zaterdags en op zon- en feestdagen). Zij zijn internationaal afgesproken. Makkelijk als u in het buitenland iets opzoekt.
Met de rest staan deze tekens verklaard op bladzij 10.
Daarnaast vindt u dikwijls een vierkantje met een cijfer. Zoals de 1 van zoëven. De verklaring daarvan staat altijd onderaan de bladzijden.

Overstappen

Het overstappen is in de tabel aangegeven door kleurwisseling van blauw in rood of omgekeerd. Wij hielden daarbij rekening met voldoende overstaptijd.
Als u overstapt van de ene tabel op de andere moet u zelf denken aan de nodige overstaptijd. In het algemeen is 2 minuten voldoende.
Maar in:

Apeldoorn, Baarn, Elst, Geldermalsen, Den Haag Laan van NOI, Heerlen, Hilversum, Leeuwarden, Leidschendam-Voorburg, Santpoort Noord, Wierden, Woerden, 3 minuten.

Alkmaar, Arnhem, Groningen, Maastricht, Nijmegen, Roosendaal, Tilburg, Venlo 4 minuten.

Amsterdam CS, Den Haag CS, Driemanspolder, Leiden, Zoetermeer 5 minuten

Amersfoort 4 minuten (van Amsterdam en Utrecht naar Zwolle en Apeldoorn v.v. 2 minuten)

Breda 2 minuten (van Etten-Leur naar Lage Zwaluwe v.v. 4 minuten)

Dordrecht 3 minuten (van Rotterdam naar Gorinchem 5 minuten, van Lage Zwaluwe naar Gorinchem en van Gorinchem naar Rotterdam 2 minuten)

Eindhoven 4 minuten (van Utrecht naar Venlo v.v. 2 minuten)

Gouda 2 minuten (van Rotterdam naar Den Haag v.v. en van Waddinxveen naar Utrecht v.v. 4 minuten)

Haarlem 4 minuten (van Zandvoort resp. Santpoort naar Leiden 2 minuten)

Roermond 3 minuten (van Venlo naar Sittard v.v. 2 minuten)

Rotterdam CS 5 minuten (van Dordrecht naar Maassluis v.v. 4 minuten)

Schiedam-R'dam W. 4 minuten (van Den Haag naar Maassluis 2 minuten)

Sittard 4 minuten (van Eindhoven naar Maastricht en Heerlen v.v. 2 minuten)

Utrecht CS 5 minuten (van Leiden naar Arnhem 3 minuten en van 's-Hertogenbosch naar Rotterdam/Den Haag 2 minuten)

Zutphen 2 minuten (van Arnhem naar Apeldoorn v.v. 3 minuten)

Zwolle 4 minuten (van Groningen naar Kampen 3 minuten)

Als u in een binnenlandse verbinding een aansluiting mist, heeft u 10 minuten, een half uur of als het héél slecht zit een uur later een volgende trein.

Voor een internationale verbinding is uw risico veel groter; neem voor zo'n 'overstapje' een veilige marge.

Overstappen lastig?
Er gaat niets boven een doorgaande trein. Accoord. Maar, die is er niet altijd. Of hij kost u een stuk extra reistijd. Is de moeite van het overstappen zó groot, dat die de tijd van wachten op een doorgaande trein waard is?
Op veel stations staat de aansluitende trein op hetzelfde perron. Even gelijkvloers oversteken. Scheelt dikwijls een half uur reistijd.
Voor een aantal verbindingen waar overstappen zó makkelijk is, hebben we dat – compleet met onderstaand plaatje – aangegeven onder de tabel.
Bijvoorbeeld tabel B op bladzij 57: 'Overstappen op hetzelfde perron. In Roosendaal van de Intercity uit Amsterdam naar België op de stoptrein naar Vlissingen.'
Heel wat tabellen hebben zo'n plaatje. Kijk er even naar! Op de stations Apeldoorn, Deventer, Geldermalsen en Hengelo gebruiken we maar één perron. Een garantie voor makkelijk overstappen.

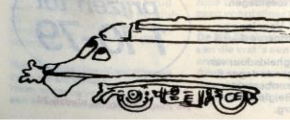
Vertragingen en wijzigingen

Een vervelend onderwerp. Maar zo lang er nog bliksems kunnen inslaan, stroom kan uitvallen, bomen kunnen omvallen, stuifsneeuw en hevige vorst wissels, koppelingen en motoren uit kunnen schakelen, kortom zolang we een gewoon alledaags bedrijf zijn in een alledaagse wereld zullen we in gebreke blijven om de ruim 500 bladzijden van ons dienstenaanbod elke dag feilloos waar te maken. Vertragingen zijn dus mogelijk. En ze komen dikwijls op een ook voor u bijzonder ongelegen moment. Voor de gevolgen kunnen wij geen aansprakelijkheid aanvaarden. We zijn daar zelfs heel officieel wettelijk van ontheven. Missen van aansluitingen, uitvallen van treinen, drukfouten in het spoorboekje, tussentijdse wijzigingen in diensten of prijzen, voor de hele litanie van ellende kunt u ons niet voor de rechter halen. Maar natuurlijk zal de 'chef' wanneer u vastloopt u helpen bij het zoeken naar een oplossing. Leg hem uw problemen voor, hij zal doen wat hij kan. Voorzover in dit spoorboekje ook tijden van buitenlandse dienstregelingen zijn opgenomen, zijn deze ontleend aan de ontwerp-dienstregelingen van andere spoorwegmaatschappijen. Ze kunnen dus later gewijzigd zijn. U vaart veiliger op ons spoorboekje buitenland.

De tijd

In de tabellen heeft u gezien, dat de tijden aangegeven worden in het 24-uur stelsel. Kwart voor één 's middags is 12 45, kwart voor één 's nachts is 0 45. Voor de geldigheid van uw kaartje en de toepasselijkheid van de dienstregeling begint de dag met de eerste trein van de vroege ochtend en eindigt met de laatste avondtrein, ook al rijdt deze ná middernacht. Een trein van 0 15 alléén op zondag, rijdt dus in de nacht van zondag op maandag!
Dezelfde aankomst- en vertrektijd bij een bepaald station betekent een stop van minder dan één minuut.

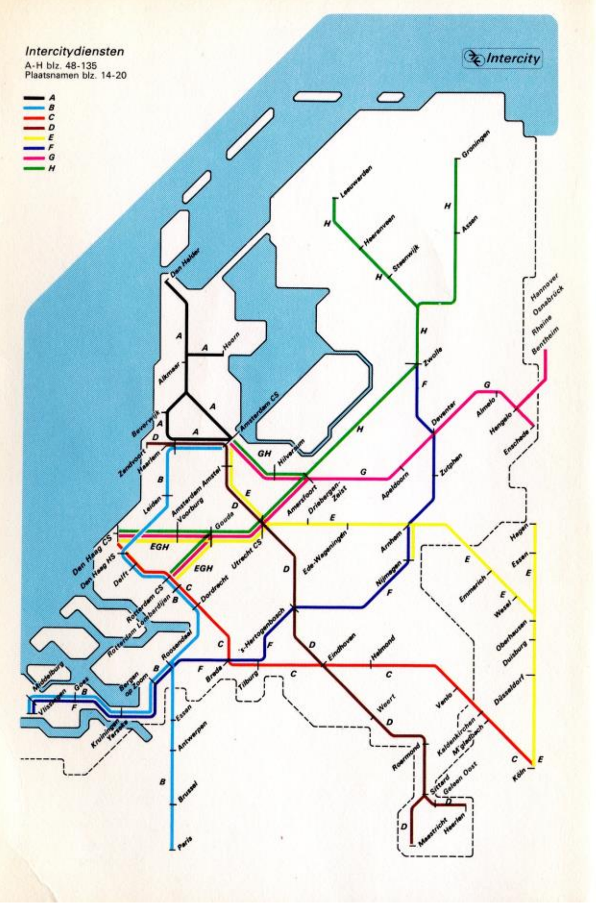
Tweede of eerste?
De treingedeelten of rijtuigen van de eerste klas zijn aan de buitenkant voorzien van een 1. Bovendien loopt er boven de ramen een brede gele band. Bij het gele materieel zou die niet erg opvallen. Daar is het bovenste geel afgelijnd met een gebroken blauwe band. Let er even op als de trein binnenloopt. Dat helpt u de goede kant uit.



Nog een beetje opzoekkunde

Op heel wat bladzijden kunt u zien, dat een deel van de dienstregeling soms in rode cijfers staat. Wanneer in een kolom de tijdcijfers van kleur verschieten, dan is het overstappen geblazen.
Tabel H, bladzij 125. Onze oude bekende van 9 10 uit Amersfoort naar Zwolle. Hij heet trein 727 en zijn dienstregeling is blauw. Vlak er boven staat trein 627 in rood. Uit Rotterdam of Den Haag. En dáárboven 727 in blauw. Uit Amsterdam. En ná Zwolle ziet u, dat 727 zowel naar Leeuwarden als naar Groningen rijdt.
De 'vertaling' van dit duizelingwekkende verhaal luidt: Wie om 8 31 uit Amsterdam naar 'het noorden' gaat blijft in Amersfoort rustig zitten. Zijn trein blijft blauw. Wie om 8 02 uit Den Haag of om 8 10 uit Rotterdam naar het noorden wil, wordt in Utrecht tot één trein verbonden. Rustig blijven zitten. Komt om 9 05 in Amersfoort aan. Steekt daar het perron over en stapt in de 'blauwe' 727 uit Amsterdam. Zijn 'rooie' 627 gaat dan naar het 'oosten'. Dat kunt u zien in tabel G, bladzij 109.
Daar maakt u dan gelijk kennis met het teken ⅃ .
De in Utrecht gekoppelde Haagse en Rotterdamse delen van trein 627 blijven tot Deventer bij elkaar. Ze komen daar om 9 45 uur aan. Om 9 47 gaat het vooroplopende Rotterdamse deel snel door. Alleen een stop in Almelo en Hengelo. Het Haagse deel volgt om 9 51. Neemt alle stopstations voor zijn rekening en komt om 10 49 in Enschede aan. Zijn voorloper arriveerde daar al om 10 32.

Neerlands Hoop
Een gevleugeld woord van de onder bovenstaande naam opererende cabaretgroep is: 'En zo zou ik nog wel uren door kunnen gaan…'. Want er zijn natuurlijk wel ingewikkelder reizen te bedenken dan Amersfoort-Zwolle of Rotterdam-Enschede. Maar htet opzoekrecept is niet anders. U moet misschien op meer dan één tabel kijken. Of er zit een aansluitende bus- of bootverbinding in. Of u weet niet precies waar uw bestemmingsstation ligt. Dat is allemaal te overkomen. Kijkt u maar.
Belangrijke bus- en bootverbindingen zijn op de bij het rode, blauwe en groene deel horende kaartjes ingetekend met een stippellijn (- - -) en een nummer. Kijk maar op bladzij 138-139. Bus Amsterdam – Lelystad. Tabel 29/2. Of op bladzij 451. Bootdienst van Holwerd naar Ameland. Tabel 99/3.
Een alfabetische lijst van in het spoorboekje verwerkte plaatsnamen vindt u op bladzij 14 tot 20. Moet u naar Grijpskerk? Dat wordt dan tabel 92. En dan ziet u op bladzij 518 dat Grijpskerk aan de lijn Leeuwarden-Groningen ligt.
Of was Aardenburg het reisdoel? Bladzij 14 verwijst u naar tabel 49/3. Instappen in Breskens, waar u met de boot uit Vlissingen (49/2) aankwam.
Soms lopen treinen van verschillende tabellen over één trajekt. Tabel 80 geeft de verbindingen Zwolle – Groningen. Tabel 90 Zwolle – Leeuwarden. Wat ziet u nu op het kaartje op bladzij 2-3? Tussen Zwolle en Meppel waar de Leeuwardenaren en Groningers op hetzelfde baanvak zitten staat naast 90 [80]. En dat betekent, dat in tabel 80 niet alleen de Groningse, maar ook de Leeuwardense treinen tot Meppel zijn opgenomen. Zo zijn er méér omrand. [6] en [20] er [30] bijvoorbeeld. Handig!
En dan nog een heel praktische regel. Meestal wilt u op een bepaalde tijd ergens zijn. Ga daar van uit en reis dan als het ware terug. Tegen 11 uur in Zwolle aankomen? Tabel 33 ⓒ. Dat wordt dan 10 44. Dat is om 9 31 uit Amsterdam. Rechtstreeks. Het spoorboekje zo moeilijk? Kom nou!



Nieuw

Zoetermeerlijn tabel 15
Op 30 september 1979 wordt de 'lus' gesloten. De stations Buytenwegh en De Leyens gaan open. Leidsewallen en Centrum Oost volgen de bebouwing. Dat wordt waarschijnlijk 1980 en 1985. Daarom twee tabellen 15. De eerste met de dienstregeling tot 29 september. De tweede vanaf 30 september met de treinen, die afwisselend 'linksom' en 'rechtsom' de lus ingaan. Voor de duidelijkheid van het 'patroon' van de dienstregeling is de tweede dienstregeling gesplitst in één voor maandag t/m zaterdag en één voor op zon- en feestdagen.

Tabel 10
De dienstregeling werd enigszins aangepast, met een blik op 1981, de aansluiting van de Schiphollijn in Leiden. Enkele stopstations tussen Rotterdam en Leiden worden in de stille uren minder bediend.

Verbetering ochtendspits Brabant-Den Haag
De dienstregeling vanuit Brabant naar Rotterdam en Den Haag is in de ochtendspits aangepast aan de uitkomsten van een gehouden vervoersonderzoek. Een aantal aantrekkelijke versnellingen zijn daar het gevolg van. Het steeds drukker wordende station Rotterdam Blaak wordt beter bediend.

Intercity-Plus
De nieuwe luxe trein van Limburg naar de Randstad, die ingaande 1 oktober '78 ging rijden krijgt wat beter liggende vertrektijden uit Amsterdam en Den Haag. Zie verder pagina 6.

Buitenlands verkeer
De TEE-Rheingold zal niet meer rijden tussen Hoek van Holland en Utrecht. Een rechtstreekse trein zal de reizigers van Hoek van Holland naar Utrecht brengen in aansluiting op de TEE-Rheingold van Amsterdam.
De Van Beethoven krijgt ook 2e klas rijtuigen en heet dus geen TEE meer. De kwaliteit blijft zoals u van deze trein gewend was. En er wordt ook toeslag geheven.

Zomertijd
De zomertijd is nog steeds geen Europese zaak. Voor de perioden 27 mei-29 september '79 en 30 maart-31 mei '80 vindt u aparte dienstregelingen voor de internationale treinen, die de oostgrens passeren. Dan is het in Duitsland één uur vroeger dan bij ons. Dus élf uur als wij het twáálf hebben. In de dienstregelingen is steeds de ter plaatse geldende tijd genoemd. Komt er voor 1980 nog een andere wind uit het oosten, dan hoort u nader. Uit ons spoorboekje Winterdienst Buitenland bijvoorbeeld.

Beperkte treindienst rond feestdagen
Op de zondagen voor Kerstmis en Nieuwjaar, op de beide kerstdagen, 1e Paasdag, 1e Pinksterdag en op 4 mei, de zondag voor Bevrijdingsdag, verwachten we minder reizigers dan normaal. We rijden daarom ook minder treinen. Eénmaal per uur een trein i.p.v. tweemaal, tweemaal i.p.v. viermaal, enz. Let bij reizen op deze dagen extra op de voetnoten!

Het omslag
Héél anders. Het is van Pat Andrea (Den Haag 1942). Hij betrapte Rembrandt van Rijn. De opdracht voor het omslag van 1980 mag hij aan een door hem gekozen en voor ons betaalbare kunstbroeder doorgeven.

Bezoek het Spoorwegmuseum
Maliebaanstation, Utrecht, J. v. Oldenbarneveltlaan 6
Open: dinsdag t/m zaterdag van 10-17 uur, zon- en feestdagen 13-17 uur
Gesloten: maandag, Nieuwjaarsdag, 1e Paasdag, 1e Pinksterdag en 1e Kerstdag. Tel. 030-318514.

Fossiele sporen (Den Haag Goudenregenplein)

Ik heb het beeld nog altijd in mijn hoofd: verroeste tramrails tussen de klinkers. Het was ergens in de jaren '70 dat we een kerstboom gingen kopen op het Goudenregenplein. Ik herinner mij de verbazing om daar op het pleintje tramsporen aan te treffen. Een herinnering aan reeds lang vervlogen tijden, toen de tram nog reed naar de Kwartellaan. Als kleine jongen wellicht de eerste keer dat ik ontdekte dat er zo iets bestond als "geschiedenis", en dat de stad niet altijd zo was geweest zoals ik die kende.

Goudenregenplein, ca 1930, met afslaande tramsporen voor de geplande maar nimmer gerealiseerde lijn 16 (Zwolsestraat – Pioenweg). Prentbriefkaart, collectie Haagse beeldbank.

Goudenregenplein met tram lijn 3. Prentbriefkaart, foto J.F.H. Roovers, collectie Haagse beeldbank

1975 (?)

TEE 82 vertrekt richting het verre Parijs (uit een volgende opname blijkt om 9.38 uur, dus met 2 minuten vertraging). Op het perron een 10-jarige treinfan.

Een digitaal gerestaureerde scan van een zwaar beschadigde en vervuilde dia gemaakt door mijn vader.

Niet een van de beste opnames uit de collectie, wel een van de oudste uit mijn collectie (na twee plaatjes uit 1968). Herinnering aan vervlogen tijden...

Het was in die tijd dat ik met mijn vader speciaal naar het HS ging om zowel de *Etoile du Nord* als de *Ile de France* te gaan kijken. Indrukwekkend niet alleen vanwege de rijtuigen, maar zeker ook door de machtige Belgische locomotieven die met veel lawaai van de ventilatoren vertrokken met hun trein naar (of uit) het verre Parijs.

3 Juni 1976, Den Haag CS

Een technisch gezien geen optimale dia, maar wel een van de oudste spoorwegdia's in de collectie, en eentje met een verhaal.

Het is zaterdag juni 1976, en volgens dienstregeling, even voor acht uur 's avonds arriveert de 1117 met de TEE 17 ‘Erasmus’ aan de haak op de eindbestemming Den Haag CS. Het zijn de jaren waarin ik meer oog begin te krijgen voor de details van de spoorwegexploitatie in mijn geboorteplaats Den Haag.

Van het oude station Staatsspoor heb ik slechts wat vage herinneringen en een (Instamatic) kiekje waar ik op driejarige leeftijd naast treinstel 704 poseer, voorafgaande aan de treinreis naar het verre Utrecht (bestemming natuurlijk het spoorwegmuseum!). Het Centraal Station heb ik echter min of meer vanaf het begin zeer bewust meegemaakt, meer bepaald vanaf 29 mei 1976 toen de verbindingsboog CS - HS werd geopend, en je die dag met een gratis pendeldienst bestaande uit 2xSGM-II naar hartenlust op-en-neer kon rijden tussen de twee Haagse hoofdstations. De dia's met deze gloednieuwe treinstellen, met passagiers volgepakt in de cabine (andere tijden...) op die feestdag heb ik nog in de collectie.

De aankoop van het Spoorboekje 1976/77 leerde mij meer details. Zo was er een Intercity naar Venlo en Keulen, die met zijn blauwe rijtuigen en stalen D nogal wat indruk maakte op mij als jonge treinfan. Echter, nog indrukwekkender was dat bleek dat Den Haag aangesloten was op het TEE netwerk. Voor Den Haag CS betrof dat de Erasmus (TEE 16/17) naar München.

Op een avond heb ik mijn vader aangespoord om samen met mij, en zijn fototoestel, naar het CS te gaan om de binnenkomst van de Erasmus vast te leggen. Zoals de kritische kijker zal opmerken werd die avond een sluitertijd van 1/125 gekozen. Een sluitertijd die in de boekjes over fotografie destijds als voldoende werd aanbevolen, maar natuurlijk voor rijdende treinen, ook al komen ze het eindstation binnenrijden, niet bepaald garant staat voor haarscherpe opnamen.

Het jaar 1976 markeert daarmee het serieuze begin van een railhobby samen met mijn vader, waarbij we met zijn tweetjes - ik aanvankelijk in de rol van regisseur en planner, later ook zelf voorzien van fototoestel - diverse reizen in binnen- en buitenland hebben ondernomen.

Over deze foto is nog op te merken dat rechts een braakliggend stuk grond is te zien, dat nog een restant is van het spoorwegemplacement en bijbehorende installaties van het voormalige Staatsspoor. Het was ook hier, en ook vanaf het Schenkviaduct dat mijn vader als kleine jongen in de jaren '30 het treinverkeer ging bekijken. Dat moeten mooie tijden zijn geweest. Maar zoals elke treinhobbyist weet, we zijn altijd "te laat geboren".

Zomer 1976 Delftweg

Een van mijn oudste tramdia's, gemaakt in de zomer van 1976. De 1211 op hoge snelheid onderweg langs de Delftweg. Op te merken zijn nog de betonnen bovenleidingmasten en de sporenconstructie. Dit alles zou een paar jaar later bij de modernisering worden vervangen.

Hoe snel de tram op de dia hier reed is natuurlijk niet meer na te gaan. Maar het ging altijd zeer rap. Mijn snelste rit was met een inrukkende tram. Bij controle van de tachoschijf na aankomst in de remise Scheveningen bleek dat de naald van de snelheidsmeter een snelheid van ruim boven de 80 km/uur had geregistreerd. Dat is een snelheid die tegenwoordig met een GTL8 niet meer te behalen is.

(Laatste) tachoschijf van de 1228 (25 oktober 1982)

1976

Het emplacement van de lijnwerkplaats Leidschendam is zo te zien recentelijk vernieuwd, en men is bezig met de (her)elektrificatie. Dat verklaart ook de aanwezigheid van de bovenleidingsmontagewagen ontstaan uit een rijtuig materieel '24, beter bekend als 'Blokkendoos', of met een nog oudere bijnaam die mijn vader nog gebruikte: 'Stofzuiger'. Op de achtergrond is nog een bordessein te zien.

De juiste datum van de dia is mij onbekend. Hij dateert nog uit de tijd dat er geen opschrijfboekjes werden gevuld met data en nummers. Ik vermoed dat opname is gemaakt in 1976. In elk geval wordt op de website www.klassiekebeveiling.com aangegeven dat de klassieke beveiliging per 13 maart 1977 verviel. Tot slot kan ik nog vermelden dat dit plaatje het resultaat was van een zeer exclusieve excursie door en langs de werkplaats. Puur geluk was het dat juist voor die dag een afspraak was gemaakt voor een jongetje uit de omgeving, een rondleiding waar mijn vader en ik aan konden sluiten.

24 juli 1977, eindpunt Scheveningen Haven

In 1977 bestond de Haagse tramlijn 11 een halve eeuw. Om dat te vieren werden ritten gereden met museumtramstel 810+769. Ook kon men een tentoonstelling in het tramstel 1201+2101 bezoeken (de enige keer dat een 1200 en een 2100 duurzaam aan elkaar gekoppeld waren).

Op 24 juli 1977 reed Dolf Brouwers, destijds veel beter bekend als zijn alter ego Sjef van Oekel mee voor een radioprogramma waarin hij jeugdherinneringen ophaalde. Voor de aanwezige persfotograaf (?) klom Dolf nog op de stootbalk van de tram.

De fotograaf zien we op de eerste foto van voren. In elk geval, het is niet de beroemde Jos van Leeuwen. Wellicht is het geen persfotograaf, maar een vooralsnog onbekend gebleven hobbyist. Ik heb trouwens tot nu toe nooit foto's van deze rit gezien, en nauwelijks iets van die jubileumritten in het algemeen. Ik vrees dat een hoop platen ergens liggen te verstoffen, of in een vuilnisbak zijn beland. En dan had je nog ooit beroemde NVBS'ers die hoogstwaarschijnlijk altijd met een camera zonder filmpje op pad waren.

Bij de Vuurbaakstraat

HTM
1927 15 juli 1977
50 jaar lijn 11
jubileumrit — prijs 10 cent
GELDIG OP 24 JULI 1977 voor
de rit 10.35 van
HOLLANDSE SPOOR-SCHEVENINGEN HAVEN
Onderweg kan NIET worden uitgestapt.

Oktober 1977, Swalmen

DE III op weg naar Roermond nadert het station, terwijl wij wachten op de trein naar Venlo.

Dit is een typisch een dia uit de tijd dat materiaal kostbaar was (dit was nota bene een Kodachrome diafilm, uitstekende kwaliteit, erg duur), en aan het begin van de serieuze railhobby. De dia is gemaakt op de terugweg van een speurtocht naar de resten van een Romeinse weg in de bossen ten oosten van Swalmen, vlak bij de Duitse grens. Restanten die we trouwens nooit gevonden hebben, omdat een paar coördinaten op een 1:25.000 topografische kaart toch wel onvoldoende bleken. Tegenwoordig is dat met de informatie op internet wel een stuk eenvoudiger.

Dat bos van Swalmen is een hoek van het land waar ik nooit meer terug ben gekeerd. Wel naar het station op de Maaslijn zelf. En als ik met die latere ervaring naar die dia kijk, zie ik onmiddellijk zaken die ik anders zou hebben gedaan: een emplacement met klassieke beveiliging dat gewoon uitnodigt om nog een paar uurtjes langer hier te verwijlen en alles rustig vast te leggen. Maar, ja diamateriaal was duur, tijd was schaars, en we hadden in de herfstvakantie van 1977 nog meer op het programma staan...

Toen ik in 1985 hier terugkeerde om een goederentrein met een e-loc serie 1500 in opzending te fotograferen was het natuurlijk: te laat... De modernisering had toegeslagen. Een modernisering die vele jaren nog verder zou toeslaan. In verband met de bouw van een autoweg werd de spoorbaan verlegd. Het stationsgebouw staat er nog wel, maar verloren in het landschap. Swalmen is Swalmen niet meer.

13 mei 1978, Hoek van Holland Haven

Rit ter gelegenheid van 50 jaar Rheingold in 1978.

15 oktober 1978, Alphen a/d Rijn

Een passagier wordt uitgezwaaid voor de reis naar het verre Utrecht.

De SSN 23.023 komt in aktie ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de spoorlijn Alphen - Woerden. Voorafgaande aan het vertrek van de eerste trein naar Utrecht vond onder grote belangstelling van het publiek een ontmoeting plaats met het toen modernste materieel van NS, een treinstel IC-III (thans beter bekend als ICM).

De complete dienstregeling - inclusief het keren van de 23.023 via Breukelen - en een kort overzicht van de overige activiteiten in Alphen is nog eens na te lezen in het maandblad Railnieuws, oktober 1978 (jaargang 19, nr. 1).

= =

+ + + 1878 Alphens spoor in 1978 + + +

Op 15 oktober 1978 is het 100 jaar geleden dat de spoorlijn Woerden - Leiden in gebruik werd genomen ter gelegenheid waarvan door diverse instanties de nodige festiviteiten zijn georganiseerd. Zo rijdt op het terrein van NS een miniatuur trein, waarmee kinderen á raison van 2 kwartjes een ritje kunnen maken. Belangrijkste gebeurtenis voor de railhobbyisten is de stoomrit met wederom SSN 23 023 van Alphen naar Utrecht en terug. Tussen de aankomst- en vertrektijd in Utrecht maakt vanuit Utrecht een IC III treinstel een slag naar Alphen zodat diegenen die héén met de stoomtrein reisden terug met IC III naar Alphen reizen, waar de volgende ploeg instapt richting Utrecht om daarna met de stoomtrein weer naar Alphen te reizen. Kaarten vanaf 2 oktober verkrijgbaar aan de stationsloketten van Alphen, Bodegraven en Woerden (beperkt tot maximaal 400 reizigers per trein). Retour ƒ 10,= kinderen t/m 12 jaar half geld. Dienstregeling:

Losse stoomlok vertrekt om 9.22 uit Rotterdam met de ketel voor, aankomst Gouda 9.57. Hier komt een diesellok voor de stoomlok welke op haar beurt de personenrijtuigen aan de haak heeft; vertrek Gouda om 10.21, aankomst Alphen 10.51

Treinreis 1						Treinreis 2					
per stoomtrein:			per IC III:			Per IC III:			per stoomtrein:		
Alphen	V	11.35	Utrecht	V	12.39	Alphen	V	13.35	Utrecht	V	14.33
Bodegraven	A	11.48	Woerden	V	12.51	Bodegraven	V	13.41	Woerden	A	14.51
	V	11.50	Bodegraven	V	12.59	Woerden	V	13.50		V	14.52
Woerden	A	12.05	Alphen	A	13.05	Utrecht	A	14.02	Alphen	A	15.25
	V	12.06									
Utrecht	A	12.23									

(wijzigingen voorbehouden)

Overdag wordt tijdens de IC III aktiviteiten de stoomlok gedriehoekt via Breukelen/Woerden: Utrecht V 12.23, Nieuwersluis A 12.58 V 13.06, Breukelen D 13.11, Woerden A 13.26 V 13.53, Utrecht A 14.18. Om 15.43 vertrekt een diesellok met de stoomlok en de rijtuigen vanuit Alphen richting Gouda, aankomst aldaar 16.31. Om 18.40 vertrekt dan de losse stoomlok weer naar Rotterdam en komt daar aan om 19.15.

= =

18 oktober 1978, Station Leidschendam-Voorburg,

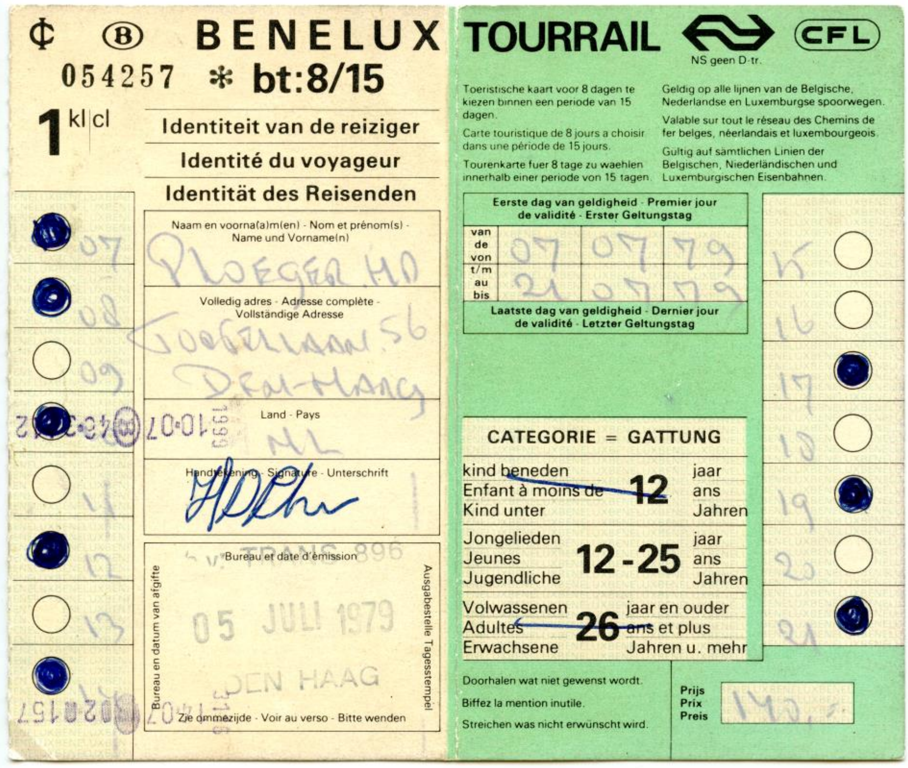
Het is 18 oktober 1978. Den Haag CS was "station van de week", ik kocht bij een stalletje van de STERN (Stichting Trammuseum en Railvervoer Nederland) mijn allereerste 'Railnieuws', en op de Hofpleinlijn reed natuurlijk nog mat. '46. Dia geschoten op Afga CT 18, met een Russische Zenit E spiegelreflex camera. Tevens reed een Benelux-stel in trein 3134/3140 op de Hofpleinlijn. Helaas kwam die onder minder gunstige lichtomstandigheden voorbij rijden.

En het bewijs dat de Hondekop die dag in de dienst reed: machinist kijkt uit de cabine, en HC gereed om het vertreksein te geven. Helaas een 58 mm lens op de spiegelreflex, dus dan krijg je dit soort plaatjes. Waarschijnlijk maar voor 1 slag geweest.

17 maart 1979, Den Haag HS

Opgesteld in de verwachting dat de NVBS excursie via de verbindingsboog naar Utrecht zou rijden bleek dat de trein toch over de Oude Lijn zijn weg richting Leiden vervolgde. Een behoorlijk bewerkte foto van de Blokkendozen kort na vertrek uit het HS.

Juli 1979 – Eerste keer op reis met de Benelux Tourrail


BENELUX TOURRAIL CFL

054257 * bt:8/15

1 kl|cl

NS geen D-tr.

Toeristische kaart voor 8 dagen te kiezen binnen een periode van 15 dagen.
Carte touristique de 8 jours à choisir dans une période de 15 jours.
Tourenkarte fuer 8 tage zu waehlen innerhalb einer periode von 15 tagen.

Geldig op alle lijnen van de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse spoorwegen.
Valable sur tout le réseau des Chemins de fer belges, néerlandais et luxembourgeois.
Gultig auf sämtlichen Linien der Belgischen, Niederländischen und Luxemburgischen Eisenbahnen.

Identiteit van de reiziger
Identité du voyageur
Identität des Reisenden

Naam en voorna(a)m(en) - Nom et prénom(s) - Name und Vorname(n)
Volledig adres - Adresse complète - Vollständige Adresse
Land - Pays
Handtekening - Signature - Unterschrift
Bureau en datum van afgifte
Bureau et date d'émission
Ausgabestelle Tagesstempel
05 JULI 1979
DEN HAAG
Zie ommezijde - Voir au verso - Bitte wenden

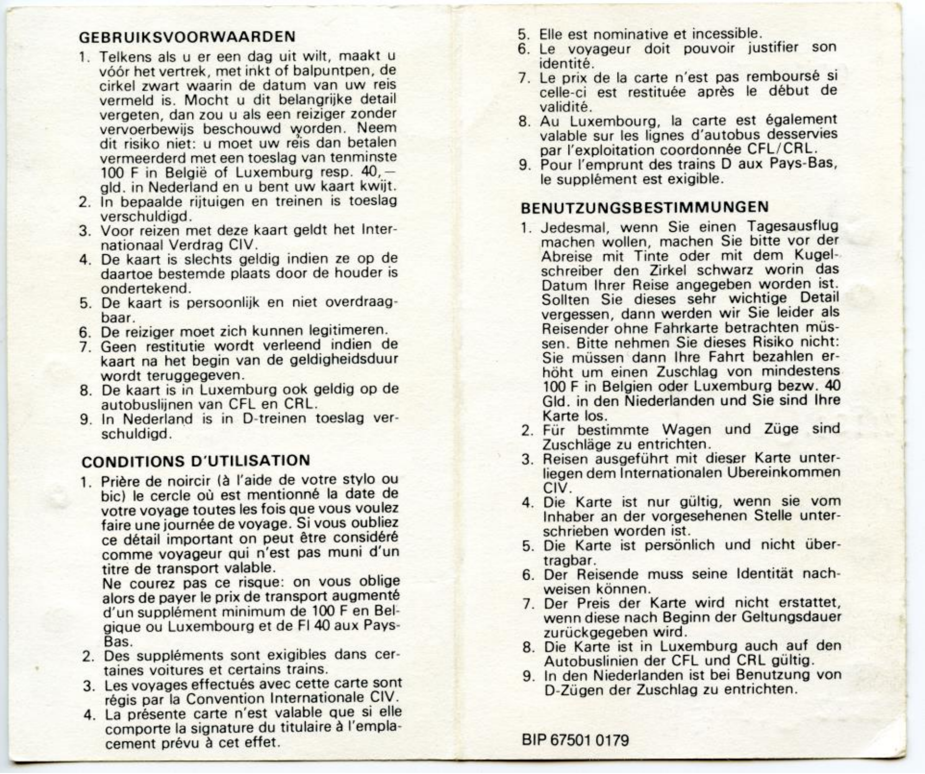
Eerste dag van geldigheid - Premier jour de validité - Erster Geltungstag
van de von 07 07 79
t/m au bis 21 07 79
Laatste dag van geldigheid - Dernier jour de validité - Letzter Geltungstag

CATEGORIE = GATTUNG
kind beneden / Enfant à moins de / Kind unter 12 jaar / ans / Jahren
Jongelieden / Jeunes / Jugendliche 12-25 jaar / ans / Jahren
Volwassenen / Adultes / Erwachsene 26 jaar en ouder / ans et plus / Jahren u. mehr

Doorhalen wat niet gewenst wordt.
Biffez la mention inutile.
Streichen was nicht erwünscht wird.

Prijs / Prix / Preis

7 juli: Mons – Brussel ; 8 juli: Brussel; voorts bezoek aan Charleroi (flitsbezoek); Kustlijn; Luxembourg; Brussel (museum Woluwe en tramritten naar Tervuren)


GEBRUIKSVOORWAARDEN

1. Telkens als u er een dag uit wilt, maakt u vóór het vertrek, met inkt of balpuntpen, de cirkel zwart waarin de datum van uw reis vermeld is. Mocht u dit belangrijke detail vergeten, dan zou u als een reiziger zonder vervoerbewijs beschouwd worden. Neem dit risiko niet: u moet uw reis dan betalen vermeerderd met een toeslag van tenminste 100 F in België of Luxemburg resp. 40,— gld. in Nederland en u bent uw kaart kwijt.
2. In bepaalde rijtuigen en treinen is toeslag verschuldigd.
3. Voor reizen met deze kaart geldt het Internationaal Verdrag CIV.
4. De kaart is slechts geldig indien ze op de daartoe bestemde plaats door de houder is ondertekend.
5. De kaart is persoonlijk en niet overdraagbaar.
6. De reiziger moet zich kunnen legitimeren.
7. Geen restitutie wordt verleend indien de kaart na het begin van de geldigheidsduur wordt teruggegeven.
8. De kaart is in Luxemburg ook geldig op de autobuslijnen van CFL en CRL.
9. In Nederland is in D-treinen toeslag verschuldigd.

CONDITIONS D'UTILISATION

1. Prière de noircir (à l'aide de votre stylo ou bic) le cercle où est mentionné la date de votre voyage toutes les fois que vous voulez faire une journée de voyage. Si vous oubliez ce détail important on peut être considéré comme voyageur qui n'est pas muni d'un titre de transport valable.
   Ne courez pas ce risque: on vous oblige alors de payer le prix de transport augmenté d'un supplément minimum de 100 F en Belgique ou Luxembourg et de Fl 40 aux Pays-Bas.
2. Des suppléments sont exigibles dans certaines voitures et certains trains.
3. Les voyages effectués avec cette carte sont régis par la Convention Internationale CIV.
4. La présente carte n'est valable que si elle comporte la signature du titulaire à l'emplacement prévu à cet effet.
5. Elle est nominative et incessible.
6. Le voyageur doit pouvoir justifier son identité.
7. Le prix de la carte n'est pas remboursé si celle-ci est restituée après le début de validité.
8. Au Luxembourg, la carte est également valable sur les lignes d'autobus desservies par l'exploitation coordonnée CFL/CRL.
9. Pour l'emprunt des trains D aux Pays-Bas, le supplément est exigible.

BENUTZUNGSBESTIMMUNGEN

1. Jedesmal, wenn Sie einen Tagesausflug machen wollen, machen Sie bitte vor der Abreise mit Tinte oder mit dem Kugelschreiber den Zirkel schwarz worin das Datum Ihrer Reise angegeben worden ist. Sollten Sie dieses sehr wichtige Detail vergessen, dann werden wir Sie leider als Reisender ohne Fahrkarte betrachten müssen. Bitte nehmen Sie dieses Risiko nicht: Sie müssen dann Ihre Fahrt bezahlen erhöht um einen Zuschlag von mindestens 100 F in Belgien oder Luxemburg bezw. 40 Gld. in den Niederlanden und Sie sind Ihre Karte los.
2. Für bestimmte Wagen und Züge sind Zuschläge zu entrichten.
3. Reisen ausgeführt mit dieser Karte unterliegen dem Internationalen Ubereinkommen CIV.
4. Die Karte ist nur gültig, wenn sie vom Inhaber an der vorgesehenen Stelle unterschrieben worden ist.
5. Die Karte ist persönlich und nicht übertragbar.
6. Der Reisende muss seine Identität nachweisen können.
7. Der Preis der Karte wird nicht erstattet, wenn diese nach Beginn der Geltungsdauer zurückgegeben wird.
8. Die Karte ist in Luxemburg auch auf den Autobuslinien der CFL und CRL gültig.
9. In den Niederlanden ist bei Benutzung von D-Zügen der Zuschlag zu entrichten.

BIP 67501 0179

Mons 7 juli 1979

Eerste keer met de Benelux Tourrail op stap (7 juli t/m 21 juli 1979)

Mijn eerste foto gemaakt op het Belgische spoorwegnet. Er was de inzet van enige digitale hulpmiddelen voor nodig om de na ruim 40 jaar verkleurde afdruk op te knappen en dit is het resultaat.

Als ik deze foto terugzie, dan komt de vraag bij mij op: wat beweegt iemand om met een 135 mm lens een trein langs het perron aan de schaduwzijde te maken? Een goede aanleiding om wat achtergrond te schetsen.

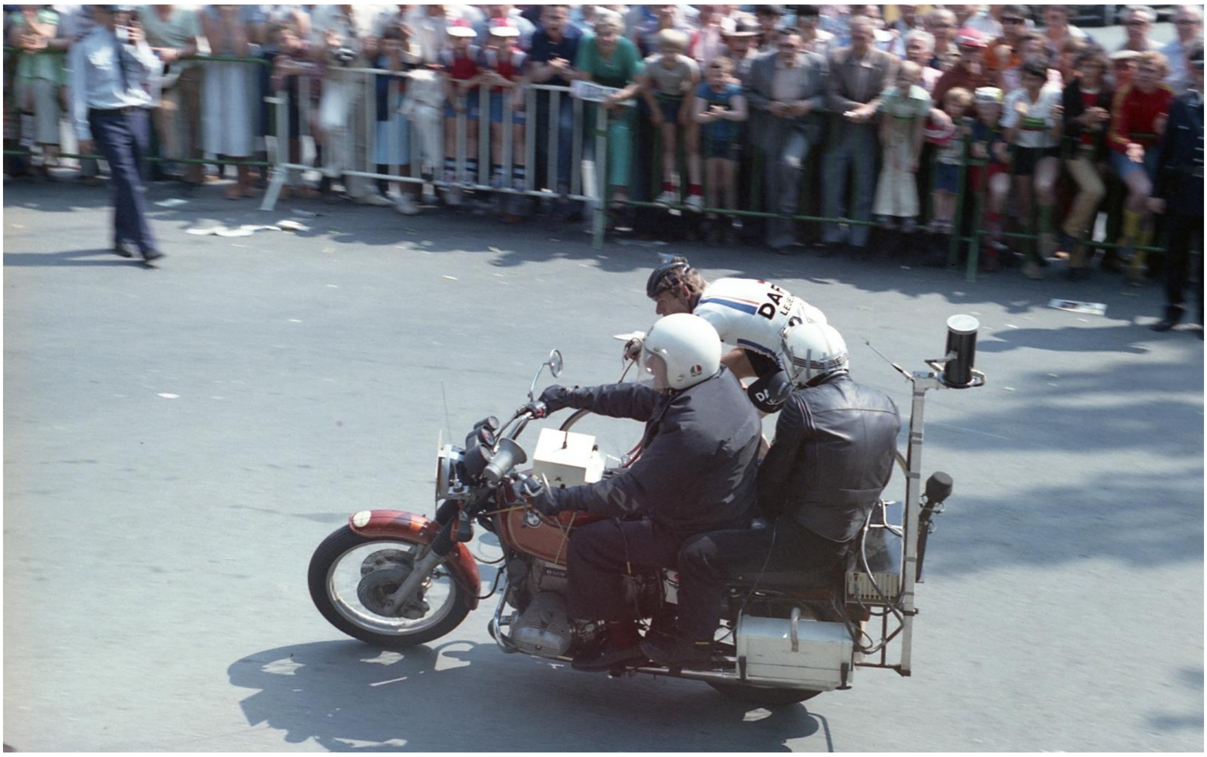
Gewapend met het NS spoorboekje Buitenland (zomerdienst 1979), een overzichtboekje met al het spoorwegmaterieel van de Benelux (stand 1977) en een Benelux Tourrail kaart gingen mijn vader en ik juli 1979 het Belgische spoorwegnet verkennen. In die tijd ontstond de ietwat merkwaardige traditie om met de eerste D-trein uit Den Haag HS (D1181 Amsterdam – Parijs) te vertrekken en – om kilometers te maken) door te rijden naar Mons. Iets wat we de ook de jaren daarna een paar keer zouden herhalen. En dit is wat we na aankomst te Mons (a 10:54 uur) zagen. De 2635 is gekoppeld aan de Semi-direct naar Manage over Luttre-Pont-a-Celles, Marchienne-au-Pont, Charleroi, Luik, Liers (v 11:07). Rijdend via lijn 118 – 125 – 34. Vanzelfsprekend hebben we deze trein genomen. Waar we vervolgens uitgestapt zijn staat mij niet al te helder bij, wel de rit tussen Manage en Luttre waarbij de trein zoveel schokken kreeg te verwerken dat het wel leek of we elk moment konden ontsporen.

Het aardige van deze foto is de spoorse activiteit in de achtergrond. De machinist hangt uit de loc en zo te zien is hij in gesprek met de stationschef. Het suggereert dat het materieel zojuist is gearriveerd en dat de 2635 aan de achterkant is bijgeplaatst. Maar hoe het er precies aan toe ging op die 7e juli staat mij niet meer bij.

Ook op die ochtend van 7 juli 1979, motorwagen 4608 (reeks 4601-4620, bouwjaar 1952)

Wellicht diep onder de indruk van de eerste kennismaking met een motorwagen Reeks 46 heb ik de bestemming van deze trein niet genoteerd. Een blik in het spoorboekje van een jaar later suggereert dat het gaat om trein TA 4361 naar Ath (1980: vertrek 11:14 uur). Vele jaren later heb ik die treinrit in omgekeerde richting gemaakt. Een hele belevenis aangezien je gezeten achter de bestuurder een uitstekend zicht had op het baanvak. En die tijdens de rit continu tikkende snelheidsmeter is ook iets om nooit te vergeten.
Ruim 40 jaar later bestaat de 4608 nog steeds, en maakt deel uit van de collectie van de CFV3V.

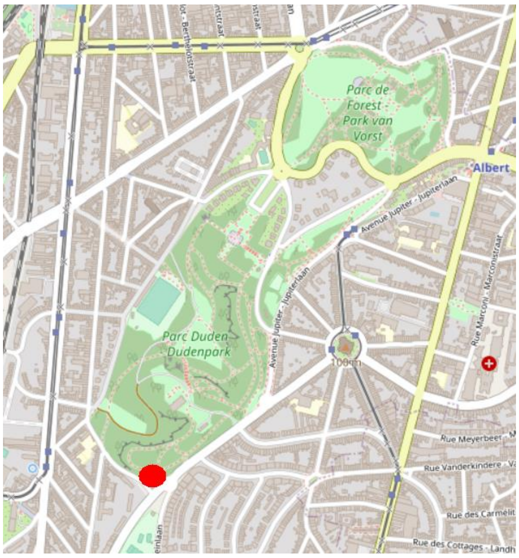
Brussel, Mysteriestraat 7 juli 1979



Tour de France / Ronde van Frankrijk. 10e etappe Roubaix – Brussel. Doorkomst van de winnaar van deze etappe, de Nederlander Jo Maas (DAF Trucks - Lejeune) op deze col van de 3e categorie.

Maas zou deze Tour als zevende eindigen, op ruim 38 minuten van winnaar Hinault.

Met veel geluk, wandelend door het park, kwamen we precies uit op deze geweldige locatie, gezeten boven het publiek aan de straatkant, vlak bij de top van de beklimming.



(openstreetmap.org) – Park van Vorst / Dudenpark

Tour de France / Ronde van Frankrijk, doorkomst van het peloton. Bernard Hinault (1), met in het wiel Joop Zoetemelk (11). De 'muur' van de Mysteriestraat werd geklasseerd als een col van de derde categorie.

Brussel Zuid 7 juli 1979

De stoere 5144 (reeks 5102-5193 uit 1961/1963) staat gereed met een mij nu onbekende trein. De K1 met uitzichtkoepel (type B7D) leek reeds in 1979 iets uit een vervlogen tijd. Schijnbaar onverslijtbaar materieel gebouwd in 1933/1934.

Brussel Zuid 7 juli 1979

Rangeerloc 8009 (reeks 8001-806 uit 1960/1963), met op de achtergrond een loc reeks 26.

Brussel, Hallepoort 8 juli 1979

Tour de France 11e etappe, tijdrit Brussel. Joop Zoetemelk start in de gele trui en behoudt deze, maar verliest de tijdrit zelve aan Bernard Hinault. Joop - "de wieltjeszuiger" - Zoetemelk, eindigde dat jaar in Parijs (wederom) op de tweede plek, met een achterstand van ruim 13 minuten.

Het volgend jaar zou "De Eeuwige Tweede" eindelijk wel de Tour winnen. Zijn grote rivaal Hinault viel dat jaar uit door een knieblessure.

Kiekje destijds gemaakt met een "Zenit" spiegelreflex camera.

Knokke, juli 1979

Tot deze dag in juli 1979 was de Buurttram slechts een vraag concept, waarmee ik kennis had gemaakt met het fotoboekje de Belgische buurttram in beeld. Uitgestapt op station Knokke, kwamen we na een korte wandeling bij de verlaten eindpuntlus. En daar kwam, met een voor mij ongelooflijk kabaal, de tram letterlijk aanpiepen en dreunen. Pssttt, het tramstel kwam tot stilstand. Klap, de deuren gingen open. Na het maken van twee foto’s ingestapt voor een rit naar Oostende. Het avontuur op meterspoor begon.

Hier dan het interieur van de SO 9006.

In tegenstelling tot de normale S motorwagens is de SO als eenrichtingsmaterieel voorzien van stoelen en banken die in rijrichting zijn opgesteld. Achter het schot dat linksvoor te zien is, bevond zich – als ik het mij goed herinner – nog een dwarsbankje met goed zicht op de handelingen van de Wattman.

Niet zichtbaar is de plaats met betaaltafel voor de "ontvanger" (noordnederlands: conducteur). Hoewel de trams zo waren ingericht op een doorstroomsysteem waarbij achterin moest worden ingestapt en de deur bij de "wattman" (trambestuurder) bestemd was voor uitstappers, werden de reizigers bediend door een lopende ontvanger. De overbodige plaats voor de ontvanger werd wel door passagiers bezet en zelf heb ik ook wat kilometertjes zittend in deze zetel afgelegd.

Voor een tram met twee aanhangers waren er twee ontvangers, waarbij via kopdeuren tijdens het rijden kon worden overgestapt tussen de rijtuigen. Ik heb met verbazing gekeken en mij afgevraagd dat het personeel dat durfde tijdens een rit op volle vaart. Anno 2012 ondenkbaar…

Verder is op het glazen scherm rechts nog een plakkaat de zien, met de tekst: "Zij draagt leven, geef haar uw zitplaats", een aansporing om bij drukte je plek af te staan aan zwangere dames.

De 28 motorwagens van het type SO (Standaard Oostende), werden in 1956-1957 gebouwd door de NMVB zelf in werkplaats Kuregem (Brussel). Hierbij werden de motoren, draaistellen, controllers en andere onderdelen gebruikt van de "Standaard" motorwagens die zij moesten vervangen.

De rijtuigbakken van de oude motorrijtuigen vonden vervolgens weer emplooi als aanhangers achter de SO's. Op 31 augustus 1982 reden de SO 9008 en de SO 9014 de laatste ritten van het klassieke materieel op de Kustlijn en was de volledige vervanging door de gelede trams van het type BN een feit. De SO 9014 is bewaard en komt nog van tijd tot tijd voor bijzondere ritten op de baan.

Jaren ‘80

2 januari 1980, Delft

De 1223 is aangekomen aan het station van Delft. Het eindpunt is echter nog niet bereikt. Passagiers mochten nog ("achteruit") meerijden het einde van de keerdriehoek in, naar de echte eindhalte (en tevens beginhalte) op de Westvest. Dat was voor ons (jonge) hobbyisten natuurlijk een ware attractie. Vooral het hoge, zoemende geluid dat een PCC produceert die vanaf de hulpcontroller wordt bediend (gevolgd door de harde "klap" van de railremmen als de tram tot stilstand kwam) roept bij mij nog altijd herinneringen op aan de tram in Delft.

Voor de niet-Delftenaren is nog op te merken dat van de bebouwing op de achtergrond nu alleen nog de spits van de Nieuwe Kerk bestaat. De rest van de bebouwing is in de loop der jaren gesloopt. Het blokje links verdween in 2009 om ruimte te maken voor de spoortunnel en het nieuwe station.

De keerdriehoek voor het station werd in 1965 in gebruik genomen toen de PCC's de klassieke buitenlijners vervingen. Het spoor waar de tram op staat is later nog eens verlengd om de inzet van de GTL8 (per 1 oktober 1983) mogelijk te maken. De keerdriehoek zelf verdween toen lijn 1 werd doorgetrokken naar de Tanthof. Tijdens de afbraak van de tramtunnel onder het spoor door, en de bouw van de spoortunnel heeft er nog een tijdje een tweede keerdriehoek gelegen in Delft. Die lag echter meer naar rechts, op het terrein waar ooit het reptieleninstituut Serpo had gelegen. Het toenmalige begrip "Serpo-terrein" is intussen uit het collectieve geheugen verdwenen. Het is ook niet echt meer te traceren door de bouwactiviteiten in de Spoorzone, maar het lag ongeveer waar nu de "Student Hotel" staat.

De bestuurder zit nog op de bok. Stapt u nog even snel in voor een ritje Station - Westvest?

1980, Den Haag Spui

Dia uit 1980 (nadere datum onbekend). De 1235 op het Haagse Spui op weg van Voorburg Station naar Statenkwartier. Hoewel het Spui toen een van de hoofdassen was in de binnenstad ademt deze opname met als wegverkeer alleen de tram en een Mercedes enorme rust uit.

Op de achtergrond een blokje vervallen bebouwing, met in het midden de befaamde Achilles garage. Hier staat nu het Haags Filmhuis met woningen. Het kantoor van Gemeentewerken dat op de achtergrond uitsteekt is ook al jaren weg. Gelukkig is het blokje huizen tussen Bierkade en Amsterdamse Veerkade, na een ingrijpende renovatie, wel blijven bestaan.

1980, Den Haag Spui

Weer een dia van het Haagse Spui op een onbekende datum in 1980. De weg is deel afgesloten wegens - zo te zien - werkzaamheden op de kruising met de Kalvermarkt. Wellicht dat het verband hield met de aanleg van de stadsverwarming in die jaren. Let nog op de destijds gebruikelijke methode van wegafzetting: planken die werden opgehangen tussen oude tonnen waarin sleuven waren gezaagd.

Van de bebouwing die te zien is op dit deel van het Spui bestaat anno 2020 alleen nog het blokje links tussen de Nieuwe Kerk en Gedempte Gracht. Het grootste deel van deze bebouwing, inmiddels zwaar verloederd, als het goed is binnenkort afgebroken worden, waarbij de voorgevels wel blijven bestaan, of in elk geval geconstrueerd. Modehuis Pia, boekhandel Cornelis Paap en bontwerker Peperzak zal men hier niet meer aantreffen.

Op lijn 10 het toen gebruikelijke tramtype, een PCC uit de serie 1201-1240.

Nog twee jaar en wordt in Den Haag ook het afscheid van deze trams 'gevierd'. Met de komst van de GTL8 (3001-3100) wordt een grote revisie niet meer lonend geacht. Tevens wordt aan het ministerie van V&W voorgerekend dat de bouw van een reeks gelede trams met hergebruik van PCC draaistellen goedkoper is dan geld te investeren in de verouderde PCC-car. Gezichtspunten als het lagere stroomverbruik van de GTL8 door gebruik van de thyristor techniek, en dat men af wilde van het onbemand gekoppeld rijden, zullen daarbij ongetwijfeld ook een rol gespeeld hebben. Het zij nog opgemerkt dat (bemand en onbemand) gekoppeld rijden werd voortgezet tot het definitieve afscheid van de PCC-car in de zomer van 1993.

Den Haag HS mei 1980 – oktober 2011

Vele jaren was op Den Haag Hollands Spoor de kop van spoor 5/6 aan de Delftse kant een plek waar je uren rond kon hangen, wachtend iets bijzonders, of juist iets dagelijks. Ik herinner mij hele gesprekken met vrienden terwijl we stonden te wachten op de D284 (zeer gunstig voor de zon), of de zondagse opzendingen van locs in de IC naar Venlo als de Berglanden waren binnengekomen.
In 2011 ben ik nog eens teruggekeerd naar die plek. Geen collega hobbyist te zien, en ook de stapel perrontegels die in het verleden door ons gebruikt werden om er tassen en blikjes frisdrank op te parkeren was natuurlijk al jaren verdwenen.

Op 8 mei 1980 arriveert de TEE 81 'Ile de France' achter NMBS 1503 in Den Haag HS. Ruim dertig jaar later, op 14 oktober 2011 krijgt de fotograaf een simpele stoptrein voor de lens.

Arkel, zomer 1980

Kort bezoek aan Arkel (spoorlijn Dordrecht – Geldermalsen) tijdens een tocht per bromfiets door Zuid-Holland. Aankomst trein richting Dordrecht. Met ingang van 29 november 1981 is de klassieke beveiliging te Arkel vervallen.

Zomer 1980, Mijdrecht

Overzicht van de 'beruchte' sloperij Koek te Mijdrecht. Dit was mijn eerste bezoek hier. Van afgevoerd NS-materieel is die dag weinig tastbaars meer aanwezig... Dit leverde wel dit overzichtsplaatje op, met het stationsgebouw op de achtergrond.

Augustus 1980, Hoornbrug

Een lijn 1 passeert de Hoornburg op zijn rit van Den Haag (Turfmarkt) naar Delft Station. De pantograaf is tot zijn hoogste stand uitgeklapt. De hoogte van de rijdraad hier hield verband met de bovenleidingloze delen op de brug zelf. De constructie daarvan is met name rechts goed te zien. Dit alles werd niet veel later aangepast in verband met de komst van de GTL8.

Het achteraf vaststellen van het wagennummer op de dia is altijd wat lastig omdat een deel van de cijfers verloren gaat achter de Scharfenberg koppeling. Gelukkig zijn er altijd hobbyisten geweest die de dakreclames hebben bijgehouden. Zo kunnen we de 1232 en 1233 uitsluiten, en valt de keuze op de 1222 of 1223, allebei sinds 1971 voorzien van reclame voor de verven van Histor.

De witte stip op de Scharfenberg koppeling is een koffiebekertje die op de punt is geplaatst. Een haast traditionele grap van het Haagse trampersoneel in de tijden van de PCC-exploitatie.

De bestuurder moet zich nog even houden aan de snelheidsbeperking van 15 km/uur, waarna de afrit bereden wordt en vanaf de halte onderaan de brug de PCC kan laten zien waartoe hij in staat is. Hierbij moest de bestuurder nog wel rekening houden met de vaste stops bij 's-Gravenmade en de Verffabriek. In elk geval: rap naar Delft!

Dia: H. Ploeger Sr. (voorzien van zijn trouwe Honda bromfiets, hier links op de foto).

1980, Delftweg

De situatie op deze foto gemaakt in 1980 of 1981 (met een 135 mm telelens) is inmiddels ook weer verleden tijd. Ook dit type bovenleidingmast behoort weer tot het verleden en recentelijk is de Delftweg zelf gereconstrueerd, waarbij de fietser alle ruimte heeft gekregen.

4 september 1980, Den Haag Driehoekjes

De betonnen abri bij de Driehoekjes, een halte gelegen op een anno 2019 verbazingwekkende korte afstand van de halte Buitenhof. Het wachthuisje is van een tijdloze, functionele stijl en past daarmee uitstekend bij de fraaie PCC car.

De dia is gemaakt op de avond van 4 september 1980. We zien hier de 1228 van lijn 10 die de standaard omleiding bij een stremming in de Grote Marktstraat aan het berijden is . Deze opname straalt de rust uit die in die dagen de Haagse binnenstad na 18:00 uur kenmerkte.

23 oktober 1980, Den Haag; CWP

Den Haag. 23 oktober 1980: de 265 met de pekelwagen 14 "verkleed" als expo-tram voor de GTL8 is gebruikt bij de opening van wat later de 'kleine CWP' werd genoemd. Deze uitbreiding van de bestaande werkplaats op de plek waar voorheen de pekelremise stond, was speciaal bedoeld om vanaf 1981 de nieuwe trams te kunnen onderhouden. In de jaren daarna is de oude CWP volledig verbouwd in dezelfde stijl.

Deze serie is het resultaat van veel geluk. Wij waren op zoek naar de zojuist gereedgekomen slijpwagen H23 (ex-1207), waarover in het nieuwsblad Railnieuws (uitgegeven door de S.T.E.R.N.) was bericht dat hij die maand in dienst zou komen ter vervanging van de combinatie 805+H25. Welnu, de H23 reed (nog) niet, maar bleek in de CWP te staan met een grote groep mensen er omheen. In de remise Lijsterbesstraat stond de 265 gereed met een opmerkelijk routebord en lijnnummer. Wij waren op de juiste plaats, op het juiste moment. Onder het motto "nood breekt wet" werd de bromfiets (de Honda rechts op de eerste dia) op het remiseterrein geparkeerd. Als resultaat van deze snelle actie bijgaande reportage.

Door latere ombouw van de CWP en de remise Lijsterbesstraat is de op deze dia's zichtbare sporenligging nog eens gewijzigd. Al met al zeker unieke plaatjes.

23 OKT
1980
Opening
Uitbreiding
Centr. Werkpl
265
265

Den Haag, 15 april 1981

Scan van fotoafdruk, fotograaf H. Ploeger Sr.

Was er bij de aankomst van de GTL8 3001 in Den Haag een grote massa mensen aanwezig, toen de 3002 op 15 april 1981 arriveerde (achter NS loc 2221) was de belangstelling sterk geslonken. Een bescheiden groepje fotografen ziet nabij de Wouwermanstraat het konvooi over het NS goederenspoorlijntje (formeel een tramlijn) naderen. Achter de wagon met de 3002 is nog een goederenwagon zichtbaar. Deze zal de 2221 na het afleveren van de tram bij het losspoor Delftselaan verder vervoeren naar het raccordement Loosduinseweg.

12 juni 1981, Amsterdam Amstel

treinstel 659 als spitstrein Amsterdam Bijlmer naar Hoorn. Loopt station Amsterdam Amstel binnen. Dat werd snel instappen, en meerijden!

Juli 1981, Charleroi

Juli 1981, een paar plaatjes op en rond het station Charleroi Sud. Haast vanzelfsprekend onder een stratus bewolking die zo kenmerkend leek te zijn voor het Zwarte Land in die dagen.

Allereerst de 5402 die met een bonte goederentrein door het chaotische 'landschap' rijdt. De waterkolommen waren eigenlijk het hoofdonderwerp van deze dia.

Zo'n waterkolom zien we ook weer op de dia met de 811, toen het modernste reizigersmaterieel dat de NMBS aan de passagiers had te bieden. Naast de moderne 811 is het ook mogelijk om de 010 (type MS50) op de dia te zetten. Juist het oudste ("klassieke") treinstel dat toen nog in dienst was voor reizigersvervoer. De vooroorlogse MS39 (001-008) en het prototype MS46 (009) waren in 1978 buiten dienst gegaan en ken ik zelf alleen maar van de boekjes.

Buiten, voor het station, zien we een lijn 62 op het tramstation (eigenlijk 'lichte metro station'. Lijn 62 was een versterkingsdienst op de tak via Jumet met een hele geschiedenis. In het kort valt het zo samen te vatten. Lijn 62 werd in 1980 ingesteld als versterking van hoofdlijn 63 (Charleroi - Jumet - Gosselies - Courcelles - Fontaine). De achtergrond was dat in 1980 de bestaande 15 minuten dienst op lijn 63 werd teruggebracht tot een halfuursdienst. Ter versterking reed een lijn 62 tussen Charleroi en Gosselies (Calvaire), in de spits verlengd onder lijnnummer 57 tot Courcelles. Hier zien we een SJ-motorwagen. Lijn 62 is vanaf 3 november 1981 tot mei 1983 uitgebaat met de toen gloednieuwe BN geledes uit de serie 6100-6154. Dat bleek echter niet een enorm succes te zijn aangezien de sporen (nog) niet aangepast waren aan de gelede trams. Dat "nog" is een bittere opmerking aangezien een vernieuwingsproject in 1988 feitelijk werd stilgelegd. Pas vele, vele jaren later werd de vernieuwing opnieuw aangepakt. De aangelegde sporen gingen er weer uit, en geheel nieuwe infrastructuur voor de tram, nu als M3, kwam er voor terug. Eindelijk keerde de tram in Gosselies weer terug!

Tenslotte nog een kiekje bij Charleroi Ouest. Ooit het trotse station op de lijn van de Grand Central Belge van de Franse grens naar Antwerpen en Nederland. In de jaren '70 was het stationsgebouw afgebroken en resteerde alleen een wat zielige voorstadshalte, met het frietkot van Robert la Frite (lees de reviews: https://www.vlan.be/.../cha.../6GHYDO34_robert-la-frite.html) als belangrijkste voorziening. Op deze dia zijn is nog de klassieke beveiliging te zien. En op de achtergrond het stationsgebouw van Dampremy Charbonnage . Dat gebouw staat er nog tot op de dag van vandaag.

Juli 1981, La Louvière

Spoorwegknooppunt La Louvière Centre in juli 1981.
Motorwagen 4620 staat gereed, vermoedelijk om de stoptrein naar Binche te rijden. Een dia die de sfeer bij de Belgische spoorwegen in de jaren '80 zoals ik die mij herinner weer oproept. OP onregelmatige tijdstippen rijdende dieseltreintjes, lage perrons, veel personeel (al was het alleen maar om de fraaie bloembakken te onderhouden), en een kalme sfeer waarbij ruim de tijd genomen werd om overstappen te verzekeren.
Maar ook de periode van vernieuwing. De bovenleidingsmasten zien er nieuw uit. En dat klopt ook: in 1980 werden de spoorlijnen 116 La Louvière - Manage en 118 La Louvière - Mons onder de draad gebracht. De vernieuwing van spoorlijn 112 tussen La Louvière en Charleroi was nog in volle gang (geopend in 1983). Vandaar dat je in die tijd voor de reis tussen Mons en Charleroi werd omgeleid via Manage en Luttre; een rit met krappe bogen waardoor de treinrit in M2 rijtuigen niet altijd even comfortabel werd afgelegd.
Stapt u in nog mee in voor de rit met de reeks 46? Lekker voorin zitten, met goed zicht op de baan en de treinbestuurder. En natuurlijk horen we in gedachten weer het gebrom van de motoren en het eindeloos tik-tik-tik-tik-tik van de snelheidsmeter.

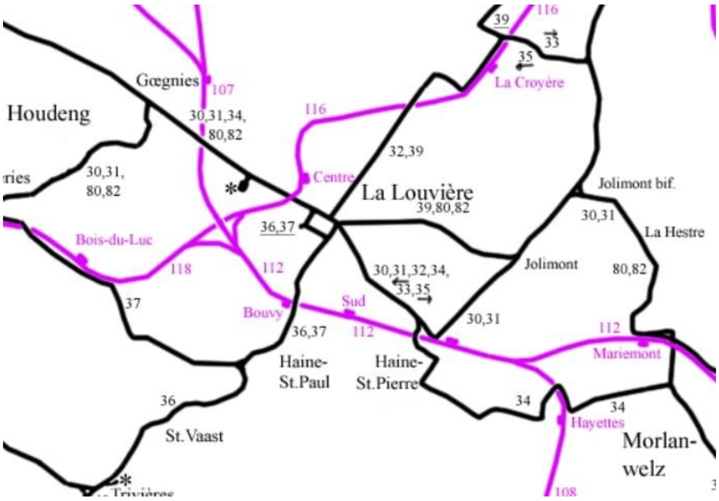
Op diezelfde dag in juli 1981 de tram in het centrum van La Louvière. Een lijn 80 onderweg van Charleroi Eden op weg naar eindpunt Maurage. In een iets verder verleden was er via deze route in de vorm van lijn 82 zelfs een verbinding met Mons.

Aan de grote pantograaf en het ontbreken van de snor is duidelijk te zien dat we ons nog bevinden in de periode voordat lijn 80 in Charleroi over het pre-metro viaduct naar het Gare du Sud werd geleid, en het in het centrum gelegen eindpunt Charleroi Eden voor de lijnen 41, 80 en 90 werd opgeheven. Vanaf dat moment was de inzet de klassieke S-motorwagens beperkt tot de vanuit stelplaats Anderlues gereden lijnen 30/31.

Wie anno 2020 dit stadje bezoekt en dit standpunt inneemt zal zien dat de bebouwing op de achtergrond is verdwenen. Het betrof het complex van de befaamde keramiek fabriek Royal Boch, tegenwoordig bekend als Villeroy & Boch. Zie https://nl.wikipedia.org/.../nl.wikipedia.../wiki/Royal_Boch Op het voormalige fabrieksterrein is inmiddels een aan deze industrie gewijd museum gerealiseerd, met de naam Keramis. Het is nog interessant om te weten dat, naast de kolen- en staalindustrie, de keramiekfabriek aan de ontwikkeling van La Louvière als stad heeft bijgedragen. Voor de industriële revolutie was dit plaatsje slechts een vlek behorende tot het grondgebied van St-Vaast.

Als afsluiting van de serie uit juli 1981 drie foto's gemaakt op Drapeau Blanc.

"Bruxelles 50, Nivelles 19, Charleroi 26". De wegwijzers geven het belang aan van dit kruispunt in het centrum van La Louvière. Ook ooit een belangrijk knooppunt voor de trams. Hier lag 'in mijn tijd' de splitsing tussen de lijnen 80 en 30/31 waarbij de laatstgenoemde trams een "ommetje" maakten via het station Haine-St-Pierre om vervolgens in Jolimont weer bij collega 80 aan te sluiten. Maar zoals uit het bijgevoegde uitsnede van een kaart op wikipedia (dank aan smiley toerist https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Smiley.toerist) blijkt was het vroeger op dit punt veel drukker, met o.a. lijn 32 naar Manage.



Een van de tradities bij de buurtspoorwegen waren fraaie haltenamen die teruggrepen op lokale benamingen, soms uit een ver verleden. De TEC zet deze traditie voort, en dus kan men nog altijd de bus nemen naar 'Drapeau Blanc'. Helaas - en dat is een woord dat we als het gaat om het tramnet in Henegouwen te vaak in de mond moeten nemen - is van ambitieuze plannen om de infrastructuur te

vernieuwen niets terecht gekomen. Het is natuurlijk koffiedik kijken als je de vraag of de uitvoering van de voorziene ondertunneling van de tram in La Louvière (ja, ook hier lag een pré-metro tunnel op de tekentafel) de redding van de tramexploitatie had kunnen betekenen. Het verhaal is bekend: de trams op de lijnen 30 en 80 verdwenen 'tijdelijk' van de straat, en kwamen nooit meer terug.

Terug naar Drapeau Blanc. Waar komt deze naam vandaan? Herinnert dit zich aan een veldslag , waarbij het verslagen leger de witte vlag moest hijsen. De website https://bibliolouve.wordpress.com/.../la-faiencerie-boch.../ geeft het volgende antwoord: dit kruispunt was een marktplein dat ca 1850 werd gebouwd op grond die eerder toebehoorde aan de groot grondbezitter en industrieel Abel Warocqué. De naam is ontleend aan een winkel in stoffen en fournituren gesticht door de heren Demeuldre et Evrard in 1856. Zij voerden als handelsmerk een wit doek.

Hierbij de laatste drie foto's van het bezoek aan La Louvière in juli 1981. Zoals blijkt had de hobbyist ook soms het geluk om werkmaterieel voorbij te zien komen. En nu snel terug naar de trein, en op naar de volgende bestemming!

GALERIE
LE GAUCHO
STELLA ARTOIS
CAFE FORST
PS
ASSURANCES
CODEP
HENRY SPORT
STOCK
AMERICAIN
RIFLE
melka
Levi's
JEAN RAES
56
JEAN RAES

Oktober 1981, Den Haag

Kruispunt Jan Hendrikstraat / Grote Marktstraat / Prinsegracht / Boekhorststraat. Betreft de 1229 op lijn 10 in de omleiding via Buitenhof - Gravenstraat - Jan Hendrikstraat.

12 december 1981, afscheid serie 1000

Tijdtafel ontvangen van een NS'er tussen Barneveld Noord en Amersfoort

NS/EP
Asv Ep 11.11/ 1583

Utrecht, 28 oktober 1981
Dienstregeling tel. 4410
Verdeling tel. 4475
Code: 754.49.3

TIJDTAFEL

AFSCHEID VAN DE E-LOC SERIE 1000

Geldig op : vr 11 en zat 12 december 1981

Baanvakken : Tbge-Tb-Ht-Gdm-Ut-Amf-Bnc; Amf-Brn-Hvs-Bln/Blz-Ln

A DATUM | OP VRIJDAG 11 DECEMBER 1981

Ingelegde trein

Trein 81000 E Tbge-Ut
ledig mat
Sms: E-loc serie 1000 - 5 rijt. plan K
snelheid 100 (100) km/h

Tilburg GE	v	8.52
Tilburg	a	door
	v	8.55
Tilburg aansl	a	door
	v	8.57
Vught aansl	a	door
	v	9.12
's-Hertogenbosch	a	stopt
	v	9.15
Geldermalsen	a	door
	v	9.30
Lunetten	a	door
	v	9.48
Utrecht CS	a	9.52

wordt trein 61000 E (zat)

B DATUM | OP ZATERDAG 12 DECEMBER 1981

Ingelegde treinen

Trein 61000 E Ut-Bnc
treintype: VR 30
snelheid Ut-Bnva 100 (100) km/h
Bnva-Bnc 80 (80) km/h

Utrecht CS	v	10.30
aansl Blauwkapel West	a	door
	v	10.36
Den Dolder	a	door
	v	10.41
Amersfoort	a	10.48
	v	11.18
Amersfoort aansl	a	door
	v	11.21
Barneveld-V aansl	a	door
	v	11.32
Barneveld N	a	11.33
	v	11.40
Barneveld C	a	11.45

trein 634 berijdt Ama-Amf rechterspoor en volgt van Ama op blokafstand achter trein 734

Trein 61001 E Bnc-Ut
Treintype: VR 30
snelheid Bnc-Bnva 80(80) km/h
Bnva-Ut 100(100) km/h

Barneveld C	v	12.12
Barneveld-V aansl	a	door
	v	12.19
Amersfoort aansl	a	door
	v	12.31
Amersfoort	a	12.34
	v	12.49
Baarn	a	12.56
	v	13.43
Hilversum	a	13.50
	v	14.09
aansl Blauwkapel N	a	door
	v	14.22
aansl Blauwkapel Z	a	door
	v	14.23
Lunetten	a	14.31
	v	14.57
Utrecht CS	a	15.02

wordt trein 81001 E

Ingelegde treinen (vervolg)

Trein 81001 E Ut-Tbge ledig mat, snelheid 100 (100) km/h Sms: E-loc serie 1000 + 5 rijt. plan K			's-Hertogenbosch	a v	door 15.53
Utrecht CS	v	15.14	Vught aansl	a v	door 15.56
Lunetten	a v	door 15.17	Tilburg aansl	a v	door 16.10
Geldermalsen	a v	door 15.33	Tilburg (opstappen rgr)	a v	16.13 16.21
's-Hertogenbosch	a v	door 15.53	Tilburg GE	a	16.24

Samenstelling	E-loc serie 1000 - 5 rijt. plan K
Ten behoeve van	Het vervoer van ca. 250 personen van Utrecht CS naar Barneveld C, van Barneveld C naar Baarn en van Baarn via Hilversum naar Utrecht CS
Voor rekening van	N.V.B.S. p/a Dhr W. Saher - van Reenenpark 7 - 3862 CB Nijkerk
Reiniging	Rc Ep Utrecht zorgt dat het materieel bestemd voor trein 61000 E een G-beurt met watervullen krijgt
Bijzonderheden	Trein 61000 E na aankomst te Amersfoort terugzetten naar sp. 1 a, aldaar gelegenheid tot fotograferen, daarna terug naar perron te Barneveld N fotostop te Barneveld C tijdens omrangeren loc gelegenheid tot fotograferen Trein 61001 E te Amersfoort - indien mogelijk- binnennemen op spoor 4 a (i.v.m. fotograferen vanaf 1e perron) te Baarn binnennemen op spoor 1 met loc juist voorbij einde perron i.v.m. ruimte voor de treinen Ut-Brn v.v. Na uitstappen trein doortrekken tot sein 616 en om 13.30 terugzetten naar perron Reizigers moeten zijn voorzien van spec pls 2e kl

BK/Col.: [handtekening]
Typ: TK
(pfd 177 d.d. 12-10-1981)
Ep 11.31/2: FWS

Voor de Chef van de Dienst van Exploitatie

KARSEMEIJER

Ontvangstbericht	Van asv Ep 11.11/ 1583 d.d. 28 oktober 1981 Onmiddellijk volgens voorgeschreven regeling

30 juli 1982, 'ergens' tussen Uithoorn en Mijdrecht (meer bepaald bij de Eerste en Tweede Zijweg, langs de Mijdrechtse Zuwe)

De foto is niet 100% scherp. Zo is zelfs op de oorspronkelijke dia is het locnummer niet met zekerheid af te lezen (vermoedelijk is het de 2465). Maar wat wil je? Als je op de terugweg bent van sloperij Mijdrecht en in de verte de terugkerende trein uit Uithoorn ziet naderen is er weinig tijd om te handelen. De bromfiets snel tot stilstand gebracht en de Olympus compactcamera gegrepen is er nog net gelegenheid om met de 35 mm groothoeklens de voortrollende goederentrein op de gevoelige plaat vast te leggen op Fuji diafilm.

Een 'haastplaat' zogezegd, maar wel op het juiste moment en de juiste plek afgedrukt om allerlei details vast te leggen die 40 jaar later de magie van dit spoorlijntje in een typisch Hollands landschap bepalen: een spoorbaan langs een provinciaalse weg (nog voordat er gedacht werd over hekwerken), de 'beveiliging' van een onbewaakte spoorwegovergang, en natuurlijk de hooischelf (reeds langs verdwenen).

9 september 1982, Mijdrecht

Triest einde voor de 1008 bij sloperij Koek te Mijdrecht. Een blik in de al half onttakelde cabine.

16 januari 1983, Den Haag CS

Op 16 januari 1983 is het de eer aan treinstel 683 om een groep aanhangers van FC Den Haag te vervoeren. Het is in deze tijden, waarin bij tegenvallende resultaten de frustraties niet zelden wordt verwerkt door het 'verbouwen' van het treininterieur, niet toevallig dat voor dergelijke klusjes het oudste materieel wordt ingezet.

Op deze reeks dia's zien we het instappen onder begeleiding van de spoorwegpolitie (let op de politiehonden: een bouvier en een herder), waarna de 683 de 'sjoelbak' verlaat, richting Arnhem.

Hoe het die dag met de 683 afgelopen is, is mij niet bekend. Wel dat FC Den Haag die dag met 2-1 van Vitesse heeft verloren. Als we afgaan op het bericht in de Telegraaf waar, onder de kop "FC Den Haag op dwaalspoor", een lichtelijk gefrustreerde trainer wordt geciteerd, zullen ook de supporters er zwaar de balen in hebben gehad.

16 februari 1983, Amsterdam CS

TEE 11 Rembrandt

26 of 27 maart 1983, Horst-Sevenum, proefrit IC-III / ICM0

Op 26 en 27 Maart 1983 reden de 4004+4002+4005+4007+4006 gekoppeld proefritten op Eindhoven-Blerick om te bezien of in de toekomst combinaties van 5 stellen mogelijk zouden zijn (Veluwe!). Van alle IC-3' en was één stroomafnemer voorzien van een verbreed sleepstuk (schuitje) i.p.v. de gebruikelijke dubbele schuitjes (zoals de nieuwe IC3 krijgen) . Doordat 1 stel gesleept werd en de overige 4 op beperkt aanzet vermogen reden (stroomafname) werd max. 140 km/u i.p.v. de gewenste 160 km/u gehaald. De 4004 en 4005 hadden verplaatsingsmeters in de stroomafnemers, de 4002 registratie-apparatuur. Bron: HOV 1983-04.

Een foto die ik ooit gekregen heb van NS-personeel op station Horst-Sevenum. Fotograaf en datum onbekend (de afdruk geeft op de achterzijde alleen de afdrukdatum 4-1983 aan) Het toont de doorkomst van de 5 gekoppelde stellen van wat toen nog IC-III heette te Horst-Sevenum, richting Eindhoven.

Bij deze foto loopt de 4006 voorop, althans het tweede treinstel is als 4007 geïdentificeerd.

21 april 1983, Den Haag, Parallelweg

De somberheid in de Haagse Schilderswijk straalt van deze foto af. Automobielen, waarin we collega's van de "vrije jongens" F. Jacobse en T. van Es kunnen vermoeden, snellen over het wegdek. De parkeerproblematiek wordt geïllustreerd door de auto die half op de stoep is weggezet. Een stoep die ook last schijnt te hebben van enig achterstallig onderhoud. De vrije trambaan, insloten tussen hoog hekwerk, ziet er wat groezelig uit. Welkom in de jaren '80...

De Jules staat afgesteld op een spoortje langs de Parallelweg, en dit geeft de gelegenheid om de Blokkendoos vast te leggen met bus 18. Links nog een stukje bebouwing dat zo typerend was voor deze Haagse volkswijk. De stadsvernieuwing maakt in de loop van de jaren '80 en '90 een einde aan deze woningen van meestal matige kwaliteit. Het verdwijnen van deze 19e-eeuwse 'Revolutiebouw' gaf later bij sommigen weer aanleiding tot nostalgische gevoelens en het treuren over het verlies van de oorspronkelijke gevelwanden. Nostalgie die wellicht nog eens werd gestimuleerd door op het oog aardige details op de gevels. Helaas was het achter de voordeur vaak niet veel soeps, en dat in meerdere opzichten.

14 mei 1983, toevalstreffer te Valkenburg.

De 2245 met een sleep plan W als groepsvervoer. Het ging om een promotietrein voor de plaatselijke VVV over de Miljoenenlijn. Samenstelling was 2x Plan W IC, 2x Berlijnsblauw en 1x Benelux. Ik kan er verder alleen over melden dat een complete fanfare op het perron acte de présence gaf.

24 september 1983, IJmuiden Julianakade

Afscheid van de reizigerstreinen naar IJmuiden, en tevens afscheid van mat '46. Voor trein 4953 zit de rit naar het eindpunt er bijna op. is Treinstel 676 wacht aan de halte IJmuiden Julianakade op het vertreksein. Intussen wordt het treinstel nog door een tiental fotografen die langs de baan hebben postgevat vastgelegd. Gelukkig is er nog wat zon, maar die zal zich verder op deze dag nauwelijks meer vertonen.

Treinstel 676 heeft aan het einde van deze dag (of liever, het vroege begin van 25 september) de trieste eer om de laatste trein van IJmuiden naar Haarlem te rijden. En daarna is het, althans wat NS betreft, definitief afgelopen met reizigerstreinen naar IJmuiden, en ook met de bij hobbyisten zo geliefde treinstellen mat '46. En met die laatste rit wordt ten slotte ook het tijdperk van de klassieke (vooroorlogse) stroomlijnvorm, bij het elektrisch materieel althans, afgesloten.

24 september 1983, Westerveld

Westerveld
1983

Westerveld
2014

Zoveel belangstelling voor de trein naar IJmuiden was er natuurlijk nooit, anders had dit lijntje nog bestaan. Het is dan ook de laatste dag van de reizigerstreinen tussen Haarlem en IJmuiden. Treinstel 676, een vertegenwoordigers van het toen oudste materieel, mat ’46, was er bij. Dit treinstel zou later die dag de allerlaatste trein terug naar Haarlem rijden. Hier zien we het treinstel als trein 4961 (vertrek Haarlem 15.29 uur, aankomst IJmuiden 15:52 uur) bij binnenkomst van de halte Westerveld, gadegeslagen door vele belangstellenden. In 2014 nog eens teruggekeerd en een poging gedaan om het toenmalige fotostandpunt te reconstrueren. Een paar jaar later is alles verdwenen om plaats te maken voor een busbaan.

29 juni 1984, Buurttram te Houdeng-Aimeries

We schrijven 29 juni 1984, en bevinden ons in het Waalse Houdeng-Aimeries. De kenner heeft alleen al aan de destijds schijnbaar onvermijdelijke grijze, laaghangende bewolking, gezien dat we ons bevinden in de streek rond Charleroi en La Louvière.

De passage door Houdeng, destijds bereden door de lijnen 30/31 en 80, kende een opmerkelijk kronkelig traject. S9158 heeft zojuist de vrije baan tussen Braquegnies verlaten en rijdt op de Rue Liébin in Houdeng-Aimeries om even later een stukje vrije baan langs het Canal du Centre te volgen. Nu een toeristische attractie, destijds waren de enige 'vreemden' die gewapend met fototoestel in deze streken verschenen, tramhobbyisten, druk bezig met het vastleggen van de laatste restanten pure buurttram. Romantiek die, zo liet het zich in 1984 nog aanzien, spoedig door modernisering in de vorm van gelede BN-trams, nieuwe sporen en nieuwe bovenleiding tot het verleden zou gaan behoren. Bij het oversteken van de kruising met de Rue Jules Monoyer* wordt een oude muurreclame voor naaimachines gepasseerd. De fotograaf, met in zijn handen een 35 mm camera zonder motordrive, drukt op het juiste moment af en legt zo een stukje onvervalste buurttram sfeer vast op zijn Fuiji diafilm.

*Jules Alfred Monoyer: (1841 - 1887), afgestudeerd kandidaat-notaris, een van de oprichters van de Charbonnages de Bracquegnies, actief in de politiek, historicus.

http://www.goens-pourbaix.be/multima.../monoyer/monoyer.htm

18 april 1985, Mariemont SNCB: De laatste bijwagendienst in België (deel 1)

Het tramstel S9071+9316, komend uit Anderlues, op weg naar La Louvière en het eindpunt Braquegnies.

De locatie zullen zij die het nog meegemaakt hebben wel herkend hebben: Mariemont SNCB: de splitsing tussen lijn 30 en lijn 80, hetgeen het driesporig emplacement verklaart. Met veel geluk kon je hier drie trams naast elkaar aantreffen; iets dat mij in al mijn jaren maar één keer geluk is om op de foto te zetten. Bij de naam van de halte verwijst ‘SNCB’ naar het feit dat hier ooit, voor de modernisering van de spoorlijn, een stationnetje heeft gelegen. Resten van het perron waren in elk geval zo’n tien jaar geleden aan te treffen, maar treinen hebben hier sinds zomer 1984 niet meer gestopt.

Wat we hier zien is de allerlaatste Belgische tramdienst waarbij nog een bijwagen werd meegevoerd. Een rit die vooral diende het vervoer van scholieren in de middagspits op lijn 30. Succes was niet altijd verzekerd voor de liefhebber en af en toe verscheen een losse motorwagen voor de lens. Groot was echter de vreugde als de lange reis naar Henegouwen niet tevergeefs bleek en inderdaad een tramstel op lijn 30 kwam aanrijden.

De bijwagen was hierbij altijd de 9316. Theoretisch was ook nog de 9309 beschikbaar, maar werd nimmer ingezet. De 9306 ging in 1987 naar de ASVi. De 9316 reed zijn dienstjes tot de opheffing van lijn 30 in november 1986 en werd uiteindelijk in 1988 gesloopt.

Voor het archief hierbij nog de tijden:

Depot La Louvière naar Brequegnies
Braquegnies v. 14:39
Anderlues a 15:46 / v 16:02
Braquegnies a 17:09 / v 17:39, vervolgens tot depot La Louvière en naar binnen. Passagiers stappen over op een S-motorwagen.

3Mei 1985, Erquelinnes

Treinstel 067 passeert de Frans/Belgische grens op de 2 kilometer korte treinrit tussen de grensstations Jeumont (F) en Erquelinnes

318 mei 1985, Mechelen

Stoomlocomotief 12.004 loopt het station Mechelen binnen op één van de stoomritten Brussel - Mechelen in het kader van de viering 150 jaar Belgische spoorwegen.

Over deze loc, momenteel opgesteld in het spoorwegmuseum Rail World te Schaarbeek, valt nog op te merken dat deze het gebracht tot een hoofdrol in een stripalbum: 12 Schoonheid (of in de oorspronkelijke Franse titel: 12 La Douce) geschreven en getekend door François Schuiten.

13 mei 1986, Neerpelt

Met de zojuist aangekomen trein uit Antwerpen Centraal, de juist voor vertrek gereed staande trein terug naar Antwerpen, en op het emplacement de 5162 met de lege zinkerts trein uit Budel.

Na vertrek van de personentrein en de goederentrein is het de beurt aan de DB 215.022 om het emplacement binnen te lopen met aan de haak de Huckepack trein van Neuss (D) via de IJzeren Rijn naar Antwerpen.

Niet zichtbaar op deze foto's is dan nog de 6077 welke die dag in Neerpelt aan het rangeren was.

13 mei 1986, Neerpelt

Neerpelt, 13 mei 1986. Een reeks foto's met de 6077 als fotomotief. De loc was op dat moment in actie met diverse rangeerbewegingen op het emplacement.

Het voordeel van met zijn tweetjes op stap zijn is niet alleen aanspraak tijdens treinritten en het wachten op een geschikt fotomoment, maar ook dat je zelf op de plaat gezet kan worden tijdens het beoefenen van de spoorhobby. Ik ben het dus zelf die daar aan het hek staat om de loc op dia vast te leggen.

Het personeel blij verrast met deze aandacht voor hun dagelijkse werkzaamheden nodigde ons nog uit om mee te rijden. Een aanbod dat we helaas moesten afslaan omdat er iets belangrijkers op de planning stond…

6077

6077

6077

6077

6077

14 juli 1986, Zeebrugge

de haven van Zeebrugge in de tijd dat er nog spoorvervoer per veerboot plaatsvond. Een foto van de train ferry Speedlink Vanguard die uit Harwich arriveert.

Deze dia was het resultaat van een reis van twee jonge hobbyisten vanuit Den Haag in de hoop om de overtocht van de NS 1502 Electra (ex BR-27000) & NS 1505 Ariadne (ex BR-27001) terug naar hun vaderland te kunnen vastleggen.

Na een wandeling arriveerden we op het rangeerterrein waar inderdaad de twee locs waren opgesteld. Na enig navragen bleek dat de locs pas de volgende dag zouden vertrekken. We gingen nog wel kijken bij de aankomst van de ferry. Al spoedig kregen we belangstelling van de Rijkswacht voor deze twee rare snuiters bij de ferry haven. Hoewel een verhaal over de locs in de trant van "je hebt het toch allemaal gevolgd", en "je weet hoe het gaat" ons een nader verhoor in de lokale Rijkswachtkazerne bespaarde deed dit ons echter besluiten om stilletjes te vertrekken. Een spoorwegarbeider waarschuwde ons ook nog voor de aanwezigheid van een onderzeeboot in de haven, die beter niet op de foto gezet kon worden. Pas na het ontwikkelen bleek inderdaad dat (links van de ferry) een stukje onderzeeboot (met bemanning aan dek) op de gevoelige plaat was gezet.

In elk geval, helemaal afgeschrikt waren we niet en zo werden op de terugweg plannen gesmeed om de volgende dag terug te keren naar Zeebrugge. Helaas: de volgende dag kwamen wij tevergeefs kijken. De boot met de locs was die ochtend vroeg reeds vertrokken...

De NS 1502 Electra (ex BR-27000) & NS 1505 Ariadne (ex BR-27001) staan te wachten op de oversteek naar het thuisland. Mede-hobbyist René Weterings heeft mij op de plaat gezet als bewijs dat ik er bij was (voorzien van mijn trouwe Olympus OM-1 camera, die ik 35 later nog altijd van tijd tot tijd gebruik).

De volgende dag troffen we op deze plek een grote leegte aan. Enig navragen leverde op dat de beide machines al aan hun zeereis waren begonnen. We konden weer huiswaarts... En wel via het fietkot te Schaarbeek waar de eerder geposte dia met de drie PCC's naast elkaar kon worden gemaakt.

In 1989 gingen René en ik weer op pad voor de NS serie 1500 in België, namelijk toen voor de tweede keer dat de Electra naar Nederland kwam. Nu vermomd als 27000 voor de jubileumviering 150 jaar spoorwegen. Dat werd een hele tocht, met een tevergeefs bezoek aan een seinhuis in De Panne (waar we wel inlichtingen te krijgen), om vervolgens af te reizen naar Tourcoing en weer terug te keren naar Moeskroen om daar uren in de zon te wachten op de goederentrein met de ex-BR, ex-NS-loc in opzending. Maar dat is een ander verhaal.

15 juli 1986, Schaarbeek

Station Schaarbeek, 15 juli 1986. Drie PCC's naast elkaar lijkt een simpel plaatje. In wekelijkheid had men een dosis geduld en geluk nodig om de lijnen 23, 92 en 93 zo naast elkaar op de foto te kunnen vastleggen. In verreweg de meeste gevallen vertrok één van de lijnen nog voordat de door de hobbyist langverwachte derde tram was gearriveerd.

15 juli 1986, Brussel

De PCC met het fraaie nummer 7000 is zojuist van het eindpunt vertrokken. De 7000 heeft een merkwaardige geschiedenis. Hij werd door trambouwer La Brugeoise, Nicaise & Delcuve in 1951 als proeftram aan het trambedrijf van Hamburg geleverd. In 1958 vertrok de tram nog eens voor drie weken naar Kopenhagen, wederom als testtram. Vervolgens werd de proefwagen overgenomen door het trambedrijf in Brussel, en in de nummering geplaatst voor de reeds aanwezige broertjes die vanaf nummer 7001 (met de eerste eveneens bouwjaar 1951) in dienst waren gesteld. De tram heeft vervolgens trouw zijn rondjes gereden in de Belgische hoofdstad. Uiteindelijk heeft er nog een afscheidsrit plaatsgevonden waarbij hij weer terug geschilderd was naar het crème/rode kleurenschema van Hamburg (en vanzelfsprekend terug genummerd in 3600). De PCC verblijft momenteel in Skjoldenæsholm (Denemarken).

1 augustus 1986, Lisse

De 2469 heeft zojuist de volgeladen VAM trein uit het laadstation Noordwijkerhout weggesleurd. Hij is nauwelijks 2,5 kilometer onderweg, maar de machinist kan al weer gas terugnemen. Het voor hem reeds zichtbare sein geeft aan dat zijn trein een paar kilometer verderop weer aan de kant zal gaan bij het voormalige station Lisse.

De loc die de volle trein moest ophalen was in het begin van de avond uit Leiden aangekomen. In de regel stond hij daar in het station enige uren opgesteld op spoor 3, nabij de toenmalige oversteekplaats, hetgeen de lokale spoorhobbyist de gelegenheid gaf om zich te oriënteren of het de moeite waard zou zijn om na het eten snel naar Noordwijkerhout af te reizen. Zo was natuurlijk de bruine 2501 favoriet. De bemanning van het VAM-station wist bij binnenkomst van die loc altijd hoe laat het was. Dhr. Ploeger Sr. en Jr. zouden dan niet veel later, gewapend met fototoestellen en videocamera zich op het terrein melden. Voor bekenden was een gastvrij ontvangst verzekerd!

Veel rangeerwerk was er niet op het bescheiden emplacement van Noordwijkerhout. Het vertrek was echter spectaculairder. Nadat de klaargemaakte trein langzaam naar voren was gereden tot het wissel dat leidde naar de hoofdbaan , was het geduldig wachten op het voorziene 'gat' in de dienstregeling. De rangeerder stond al gereed om na passage van de trein naar Haarlem het grendel te bedienen en zo de baan veilig te geven voor de VAM.

De overweg in de 's-Gravendamseweg sloot weer. De automobilisten en fietser die voor de overwegbomen waren gestopt en de dieselloc met zijn trein naar voren zagen kruipen, wisten dat zij heel wat minuten later op hun bestemming zouden komen. Met zichtbare moeite ging de 2400 de hoofdbaan op, en verder naar voren, totdat de laatste wagon het wissel in de hoofdbaan was gepasseerd.

De rangeerder sloot de grendel weer, waarna de VAM-trein door de machinist weer langzaam een stukje terug in de richting van Leiden werd gereden om zijn collega op te halen. Was de rangeerder

eenmaal aan boord (de rij wachtende voertuigen voor de overweg werd intussen steeds langer, en de inhoud van de trein steeds duidelijker te ruiken...), dan was het voor een 2400 zo kenmerkende "broem" te horen, de bijbehorende rookpluim te zien en gingen de tonnen huisvuil op hun laatste reis naar Wijster.

Zoals te begrijpen valt, was door de tijdrovende en het gewicht van de trein er geen gelegenheid meer om Haarlem Goederen te bereiken zonder het reguliere personenverkeer ernstig in de weg te zitten. Vandaar dat voor de VAM een verplichte tussenstop was voorzien bij Lisse.

5 augustus 1986, De Vink

In de jaren '80 was de slag 164/190 van de Benelux-dienst berucht geworden. Of de trein viel helemaal uit, of de trein was te kort, of de trein werd met binnenlands materieel gereden tot Roosendaal. Het werd dus zeer de moeite waard om als er gelegenheid was even de trein te controleren met het fototoestel bij de hand.

Deze dag wordt de fotograaf verrast door de NMBS 2553 met een "trek-stam". Oftewel de stuurstand was deze keer in Amsterdam achtergebleven.

18 september 1986, Sassenheim

De trein uit Brussel Zuid nadert de brug over de Ringvaart om vervolgens door de Haarlemmermeerpolder naar Schiphol en eindbestemming Amsterdam te snellen. Dit deel van de Schiphollijn heeft er net 5 jaar exploitatie opzitten (geopend mei 1981), de Beneluxtreinen hebben inmiddels 3,5 maand het klassieke traject over Haarlem verlaten om Schiphol te gaan bedienen, en voor de treinstellen mat '57 is het einde in zicht. Ten tijde van het maken van deze dia waren de proefritten met de nieuwe Beneluxtreinen (reeks 11.8 + ICR) al bezig. Vanaf 3 oktober zouden zij ook langzaam de dienst gaan overnemen. Daarom de hoogste tijd om de treinstellen mat '57 nog eens op dia vast te leggen.

Een railvriend sprak ooit tot mij: "Het zou toch verstandiger zijn fanatiek het nieuwe te gaan fotograferen". Ach, maar u weet hoe dat ging, zodra iets op de nominatie staat om te verdwijnen worden nog wat extra diarollen ingeslagen en vrije dagen opgenomen. Maar zeg nu zelf, is het niet juist de jacht op het oude, het verdwijnende, het zeldzame dat voldoening geeft? Vandaar dat velen met mij reikhalzend uitkijken naar het gereedkomen van de restauratie van de NMBS 220.902, om in de toekomst vol verwachting met fototoestel langs de baan te staan voor die ene proefrit, overbrenging of excursie met dit sympathieke treinstel. Regen, sneeuw, vertraging voor lief nemend, om iets opnieuw voorbij te zien en horen rijden dat ooit dagelijkse praktijk was. Een doodgewone Beneluxtrein op zijn doodgewone, dagelijkse dienst.

25 september 1986, Marchienne-au-Pont

De 7308 snelt door het station richting Charleroi, terwijl we in de verte nog iets zien van de IC richting Brussel, met twee (in het grijs/oranje gestoken) gekoppelde "viertjes", oftewel de treinstellen MS75.

Die treinstellen MS75 vormen mijn eerste echte kennismaking met de Belgische spoorwegen, nog in de tijd dat er een heuse rechtstreekse verbinding bestond tussen Roosendaal en Oostende.

Marchienne-au-Pont was jarenlang voor mij een uitvalsbasis voor fascinerende tochten over het tramnet van de Buurttram rond Charleroi, met tot in het begin van de jaren '80 het voordeel dat lijn 80 nog een halte had recht voor het station. Iets verder op, in de hoofdstraat, reden de lijnen 89, 90 en 92.

Mijn eerste bezoek aan dit stadje (en zijn trams) zal ik nooit vergeten: een enorme grijze en letterlijk stoffige boel, en dat gedrukt onder een laaghangende stratus. Een bewolking (vaak vergezeld van een (mot)regen die elke fan van het tramnet van het "Zwarte Land" zich direct voor de geest kan halen. Dat het echter ook zonnig kon zijn, laat deze foto zien.

Over Marchienne-au-Pont valt nog op te merken dat het plaatsje figureert in De Uitvreter van Nescio, als Japie (de Uitvreter) hier op bezoek met zijn vriendin geconfronteerd wordt met de ellende van de arbeiders en hun gezinnen. Iets van die ellende is tot op de dag vandaag in deze streken voelbaar.

Maar laat ik niet te somber eindigen. Ik heb hier sinds mijn jeugd zoveel voetstappen liggen, dat telkens als ik op het station terugkom (al is dat veel minder frequent dan in de jaren '80 van de vorige eeuw) dat ik een vreemd gevoel van "thuis" krijg. Een jeugdnostalgie naar de tijden dat de buurtram hier nog gewoon door de straten reed, tegen de achtergrond van kolen- en staalindustrie, terwijl een straatveger het stof van de ene naar de andere kant van de straat aan het verplaatsen was, en een oude man in de deuropening zat. Een beeld dat ik nooit zal vergeten..

7 oktober 1986 La Louvière Centre.

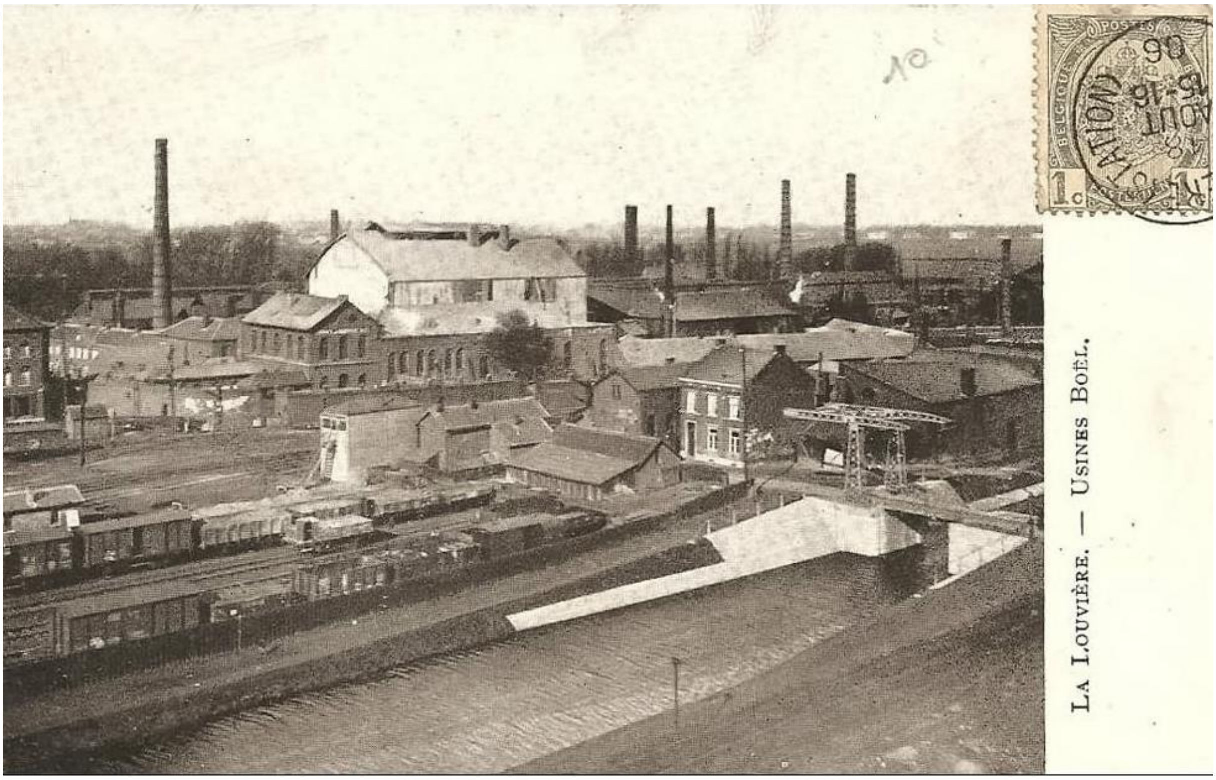
Op 7 oktober 1986 rijdt een koppel reeks 51 door de krappe boog, in de richting van de spoorlijn Charleroi - Mons.

Op de achtergrond is nog iets te zien van de destijds nog actieve hoogovens van La Louviere. De metaalindustrie daar, jarenlang bekend als de "Usines Gustave Boël", zou uiteindelijk in handen zou komen van Duferco die er begin deze eeuw definitief de stekker trok uit het bedrijf. Er resteert nog een klein deel aan metaalindustrie, nu eigendom van NLMK, een staalgigant uit Rusland https://nl.wikipedia.org/wiki/Novolipetsk_Steel. De hoogovens zelf, waarvan de eerste in 1913 actief werd, waren reeds in de jaren 1996-1997 buiten gebruik gesteld.

De geschiedenis is na te lezen op wikipedia: https://nl.wikipedia.org/wiki/Usines_Bo%C3%ABl . Op http://patrimoineindustriel.be/.../55/2003_07-09N55_001.pdf is een artikel te vinden met o.a. beelden van de sloop van de hoogovens.

Een 19e eeuwse prent die ik op wikimedia heb gevonden geeft het beeld van het begin van dit fabriekscomplex, gesticht door Ernest Boucquéau in 1853. Op deze gravure is op de voorgrond nog iets te zien van de spoorlijn, met een seinpaal waaraan - zoals in de beginperiode van het spoor wel meer gebeurde, twee seinarmen zijn bevestigd: één voor elke rijrichting.

Postkaarten geven een beeld van de staalfabriek met zijn hoogovens in een latere tijd.



Tenslotte nog een beeld van de grote industrieel zelve: Gustave Boël poseert zo te zien geheel op zijn gemak voor de fotograaf. Haast vanzelfsprekend was deze man niet alleen ondernemer, maar ook (liberaal) politicus. Een korte levensbeschrijving is hier te vinden: https://nl.wikipedia.org/wiki/Gustave_Bo%C3%ABl

Nog een blik op het spoor. Het station van La Louvère Centre ligt in een merkwaardige boog. Het lijkt wel alsof de bouwer van een modelbaan met de ruimte heeft moeten woekeren. Voor wie zich afvraagt wat de reden daarvan is, kan ik in elk geval melden dat het station oorspronkelijk op een andere plaats lag. In 1962 werd het huidige station geopend, ca 150 meter naar het zuiden. Men zie de pagina op een fraaie website over Belgische stations: http://www.garesbelges.be/la_louviere_centre.htm . Op een andere pagina op diezelfde website kan men ook het trieste beeld bekijken van het station in zijn huidige staat: http://www.garesbelges.be/la_louviere_centre_2019.htm De gloriedagen als spoorknooppunt liggen duidelijk achter ons. Vergelijk dat maar eens met de foto die ik eerder gepost heb met het motorwagentje naar Binche in juli 1981. Wat een wereld van verschil!

8 november 1986, Warmond

Een fotopunt waar ik goede herinneringen aan bewaar. Over het fietspad langs de Leidse Merenwijk richting Warmond, en bij de spoorbrug over de Warmonderlee onder de brug door, en via een boerenhek weer terug langs de spoorbaan. Inmiddels is van het agrarisch landschap tussen Leiden en Warmond weinig meer over, maar juist het stukje hier links van de fotograaf is als groene buffer behouden. De rest is ten offer gevallen aan woningbouw.

De schijnbaar achteloos langs de spoordijk neergesmeten fiets suggereert iets van haast bij het maken van deze dia. In elk geval we zien we in de late middag (de zon staat al akelig laag), een koppel Benelux-hondekop voorbij snellen op weg naar Leiden. De nummerliefhebbers moet ik teleurstellen, de treinstelnummers zijn niet genoteerd.

De Benelux en de IC A'dam - Vlissingen reden op toen sinds een halfjaartje via de Schiphollijn: medio 1986 is de westelijke tak bij Amsterdam geopend. Daarvóór werd altijd via Haarlem gereden. De D-treinen naar/van Parijs hebben overigens nog een paar jaar langer via Haarlem gereden. (aanvulling Jaap Filius via Facebook)

Over deze opname is ten slotte nog op te merken dat de dagen voor dit fraaie materieel geteld zijn. Per 31 mei 1987 is de inzet van de Benelux-treinstellen op de verbinding naar Brussel ten einde. Zeven treinstellen weten het leven nog te verlengen met de inzet in de binnenlandse dienst, tussen Amsterdam en Vlissingen. 'Binnenlands' is wellicht niet het juiste woord, want ook de NMBS 220.903 en 220.904 mogen hier aan mee doen. Op 15 januari 1988 rijden zij hun laatste ritten in de normale dienst.

28 februari 1989, Kropswolde

De 2342 snelt voorbij het inrijsein van Kropswolde, op weg naar Veendam.

29 april 1989, Lichtenvoorde-Groenlo

Treinstel 163 richting Zutphen

4 mei 1989, Leiden

NMBS 2555 met de D286 naar Parijs nadert Leiden. Foto genomen met 135 mm lens, op het fietstunneltje tussen Oegstgeest en de Leidse Merenwijk. Gelet op de samenstelling met een restauratierijtuig én een buffetrijtuig is er iets bijzonders aan de hand. Wellicht reden die dag de D284 en 286 gecombineerd naar Parijs.

Mei 1989, Sassenheim

NMBS 2556 + D286 naar Parijs passeert de overweg in de Rijksstraatweg. Achter de loc een ex-TEE Inox rijtuig.

11 mei 1989, Lisse

De 2501, de laatste bruine 2400, sleurt in het avondlicht de VAM-trein van Noordwijkerhout voorbij de wipmolen van Lisse, om weer bij Noordwijkerhout aan de kant te gaan om de volgende passagierstrein te laten passeren.

5 september 1989, Leiden (de Vink)

Flitsend snel: Intercity Vlissingen - Amsterdam passeert de overweg in de Rijndijk (Leiden). Het treinstel is een 'kleine coach' plan P (verbouwd 1972-1973) voor deze Intercityserie

6 mei 1990, Lisse.

De 1314 met een extra trein uit België aan de haak passeert een wel zeer bekende locatie langs de Oude Lijn. In die tijd werden door de NMBS onder de naam 'Bebloemingstreinen' dagtochten naar de Keukenhof aangeboden. Het oorspronkelijke station Lisse was na de spoorwegstaking van 1944/45 niet meer heropend. Er was wel een perron overgebleven, maar dat was veel te kort om nog van nut te zijn. Voor het uit- en instappen van de bezoekers van de bloemententoonstelling werd daarom in 1989 een noodperron gebouwd langs het zijspoor richting Haarlem. Een spoor dat overigens elke werkdag ook werd bereden door de minder welriekende VAM-trein uit Noordwijkerhout om aldus ingehaald te kunnen worden door de opvolgende stoptrein uit Leiden.

Het fotostandpunt was geïnspireerd door een serie foto's die in de jaren '50 door een fotograaf in opdracht van de NS was gemaakt, met trein en molens als motief. Van deze serie had de molenaar van de molen rechts, dhr Cozijn, een reeks afdrukken in zijn bezit. Ergens in mijn archief moeten nog een aantal kopieën van diezelfde foto's bevinden.

2 februari 1991, 1130 met vistrein tussen Voorschoten en Duivenvoorde

De 1130 met de vistrein van IJmuiden naar de Kijfhoek wordt begroet door de schaatsers langs de spoorbaan er hoogte van de Horsten.

15 mei 1991, Brussel

Het MIVB terrein aan de Brusselse Birminghamstraat. Wegens een openstaande poort was er allerlei gelegenheid om het terrein te verkennen. Afgestelde trams stonden links en recht, en schijnbaar willekeurig, op de sporen... Tja, wat moeten we zeggen? 'Achtergelaten' is wellicht een aardige kwalificatie.

7097

23 augustus 1993. Brussel

Weer een blik op de Birminghamstraat. Voor de 9087 lijkt alle hoop verloren. De tram is in twee stukken gesneden. Van de slopers is geen spoor meer te bekennen. Op de achtergrond kijkt een collega somber toe.

9086

6 mei 1994. Brussel

Een blik aan het Brusselse eindpunt C.E.R.I.A./C.O.O.V.I., welke afkortingen staan voor Centre d'Enseignement et de Recherches des Industries Alimentaires et Chimiques / Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en chemische Industrie.

De tram werd hier in 2003 verdreven na een verlenging van het Brusselse metronet.

6 augustus 1998, Zwijndrecht

Uit de tijd dat de loc reeks 25.5, inmiddels verdreven uit de Benelux-dienst, nog in de goederendienst naar Nederland kwamen. Op 6 augustus 1998 rijdt de 2552 door Zwijndrecht, de laatste kilometers naar de Kijfhoek afleggend.

27 december 2005, Narsapur

Een WDM-3A rangeert in het station van Narsapur, Andhra Pradesh, India. Die plaats zal de meeste mensen niet veel zeggen, maar toch is er een link met Nederland. In de 17e eeuw lag hier, aan de oevers van de Godavari rivier een scheepswerf van de VOC . De straatnaam "Wallander Reevu" (in het Telugu), hetgeen in het Engels ook wel wordt aangeduid als "Holland Warf" verwijst daar tot de dag van vandaag naar. Wie vervolgens het woord Wallander uitspreekt, zal uiteindelijk begrijpen dat dit een verbastering is van het oer-Nederlandse "Hollander". Soms is het verbazingwekkend hoe zaken meer dan 200 jaar (ca 1800 werden de Nederlandse handelaren definitief uit dit gebied verdreven door de Engelsen) kunnen voortleven.

Terug naar het spoor. Narsapur is het eindstation van een zijtak, van een zijtak (kunt u mij nog volgen?) van de hoofdlijn die Chennai (Madres) verbindt met Kolkata (Calcutta). In de praktijk betekende dit dat er een paar treinen per dag reden, met als hoogtepunt een ware expresstrein die Narsapur met Hyderabad verbond. Hoge snelheden worden hierbij niet gehaald. Zoals op de foto te zien is, is de snelheid bij het inrijden van het station beperkt tot 15 km/uur, en de maximum snelheid op de lijn zelf is niet meer dan 80 km/uur. Dat is niet zo vreemd. Het landschap hier doet denken aan het Nederlandse polderland (weliswaar met palmbomen), en de bodemkwaliteit is denk ik goed te vergelijken met dat tussen Leiden en Gouda. Oftewel verzakkingen zijn aan de orde van de dag. Het is ook niet zo vreemd, want we bevinden ons hier in de Godavari delta. Een gebied dat, ondanks allerlei waterbouwkundige werken die nog dateren uit het tijd van de Engelse overheersing, tot ca 15 jaar geleden regelmatig te kampen had met overstromingen. Soms overstromingen die te vergelijken zijn met onze Waternoodsramp 1953. Inmiddels zijn de dijken behoorlijk verhoogd en is de veiligheid van de bewoners gewaarborgd.

Die dijkverhoging is een voorbeeld van de behoorlijke investeringen in infrastructuur hier in dit deel van India. En dat is ook te merken op spoorgebied. Wat we hier op de foto zien, is anno 2020 deels

geschiedenis. De armseinen zijn niet lang nadat ik deze foto maakte vervangen door lichtseinen. Exit de klassieke beveiliging, waarbij ook nog gebruik gemaakt werd van "tokens" die werden uitgewisseld tussen treinpersoneel en stationschef om de enkelsporige secties tussen stations te beveiligen. Maar binnenkort zal hier alles op de schop gaan. Reeds in 2002, toen ik hier voor het eerst kwam was sprake van de aanleg van een nieuwe spoorlijn - dwars door de Godavari delta van Narsapur naar Kakinada. Ca 15 jaar later kwam er een nog groter project bij: de spoorverdubbeling en electrificatie van de spoorlijnen in deze regio.

Het gevolg is dat dit landelijke sfeertje van een ingedommeld stationnetje aan het eind van een zijtak spoedig voorbij zal zijn. Het seinhuisje links zal opgeofferd worden aan nieuwe spoorbanen, en als de voortekenen niet bedriegen zal het enkelsporige baantje dat op deze foto zichtbaar is, uitgebreid worden tot drie, of wellicht vier sporen. De nieuwe spoorbrug ligt er al.

Inmiddels kan ik de ontwikkelingen hier vanuit de luie stoel in Nederland beoordelen. Toen ik hier in 2002 voor het eerst foto's maakte leek het wel of er nooit een spoorhobbyist was geweest (later kwam ik er via Flickr achter dat er ca 5 jaar eerder een Engelsman hier was verdwaald die maar liefst 1 hele foto van een stoomtrein hier had gemaakt...). Ook in 2005 had ik hier nog het rijk alleen. Inmiddels waren - mede via mijn foto's op Flickr - Indiase spoorhobbyisten op de hoogte gekomen van dit fraaie spoortje, in een (toen nog) traditioneel landbouwgebied. Anno 2020 kun je via kanalen als Youtube regelmatig video's voorbij zien komen waarin het treinverkeer en de spoorverdubbeling hier nauwkeurig wordt gevolgd.

Inmiddels is een ding zeker, als ik hier weer terugkom zal weinig meer herinneren aan de spooractiviteiten op die decemberavond in 2005

26 maart 2017, Hoek van Holland Haven

Zij kwamen vandaag afscheid nemen van de treinexploitatie van de Hoekse lijn: geharde spoorliefhebbers en omwonenden.

Mat'46 ken ik op deze lijn alleen van de fietsentrein die begin jaren '80 werd ingelegd. Mijn eerste trein die ik op deze locatie, het doorgaande spoor naar Hoek van Holland Strand, zag was een gloednieuwe Sprinter (SGM serie 2001-2015). Een treinsteltype dat voor toenmalige begrippen vrijwel geruisloos over het spoor zoefde. Het zal zomer 1976 zijn geweest.

Hier loopt de mat '46 om 16:16 uur als trein 13 het station binnen: de allerlaatste museumtrein die naar Hoek van Holland Strand zal doorrijden.

1976 - 332017, Hoek van Holland Haven

Zwervend over de perrons van Hoek van Holland Haven. “Op zoek naar de verloren tijd”.

Een kansloze onderneming natuurlijk. Desondanks, gewapend met een aantal bladzijden met afdrukjes van foto’s van “toen”, op een eenzaam en verlaten perron een poging ondernomen om de oude standpunten op te zoeken, te reconstrueren. Te reconstrueren hoe we hier ooit stonden, de treinen te zien vertrekken en aankomen. Een ijzeren baan, die deze plek verbindt met verre oorden.

Natuurlijk wisten we dat ooit, op een dag dit allemaal voorbij zou zijn, die tijd. De dag dat wij er niet meer zouden zijn, en ook die treinen niet meer, en hun passagiers. De dag dat alles anders zou zijn.

Maar nog éénmaal terug naar de heilige grond. Het zonnetje werpt een weemoedige schaduw. Net alsof ook de zon weet dat het na morgen nooit meer zo zal zijn, de tijd definitief verloren is.

30 maart 2017: laatste dag NS exploitatie naar Hoek van Holland

Zo was het ooit: 1976

31 maart 2017, Hoek van Holland Strand

SGM 2957, trein 4157. Voorlaatste vertrek van dit station om 14:53 uur. De conducteur staat al gereed, maar heeft op het moment van het maken van deze foto nog tien minuten de tijd.

Het is de laatste dag van exploitatie van de Hoekse lijn door NS. Voor het station Strand zit het er bijna op. Om 15:35 uur zal hier de echt allerlaatste NS-trein arriveren.